राजस्थान विधान सभा का कार्य-विवरण

अङ्क ५] द्वितीय विधान सभा के पंचम सत्र, १६५६ का ८२वां दिवस [संख्या ५०

शुक्रवार दिनांक ८ मई, १६५६

————

विधान सभा की बैठक म० पू० ८ बज कर २० मिनट पर विधान सभा भवन, जयपुर में प्रारम्भ हुई।

(श्री रामनिवास मिर्धा, अध्यक्ष, पदासीन)

————

तारांकित प्रश्न

श्री अध्यक्ष : प्रश्न।

श्री किशनाराम।

(अनुपस्थित)

डॉ० चन्द्रकला।

सोजत नगरपालिका के अध्यक्ष की शिकायत

११०२. **डॉ० चन्द्रकला** (किशनपोल बाज़ार, जयपुर -- डॉ० बहादुरसिंह द्वारा पूछा गया) : क्या स्वायत्त शासन मंत्री निम्न प्रश्न का उत्तर देने की कृपा करेंगे :

(१) क्या यह सच है कि सोजत नगर-पालिका के अध्यक्ष ने अनाधिकार चेष्टा करके करीब ५० हज़ार रूपये की कीमत की ज़मीन का पट्टा केवल ६ सो रूपयों में अपने लड़के व भतीजों के नाम से नाज़ायज़ तौर पर करके उस ज़मीन पर कब्ज़ा कर लिया है ?

(२) क्या उक्त प्रकार से पद का दुरूपयोग करने पर चेयरमैन को अपदस्थ करने के लिये कलेक्टर पाली ने सिफारिश की व कई बार लिखा है ?

(३) क्या यह सही है कि उक्त ज़मीन पर चेयरमैन, म्यूनिसिपल बोर्ड, सोजत द्वारा बिना माइनिंग विभाग की आज्ञा के चूने के भट्टे बनवा दिये गये और और कलेक्टर व माइनिंग विभाग की आज्ञा के बावजूद उन भट्टों को हटाया नहीं गया ?

(४) क्या यह भी सही है कि उक्त नाज़ायज़ तौर पर निर्मित भट्टों में बिना लीज़ लिए गत दो वर्ष में सोजत नगरपालिका के अध्यक्ष चूना तैयार करवा रहे हैं जिससे सरकार को १ लाख, २८ हज़ार रुपयों का नुकसान हुआ है ?

Page No.2

उप-स्वायत्त शासन मंत्री (श्री पूनमचन्द विश्नोई) :

(१) जी नहीं।

(२) जी हां ।

(३) जी हां । दिनांक २३–१२–५८ को ही श्री हीरालाल टाक ने चूना पकाने का कार्य बन्द कर दिया है ।

(४) विक्रय से पूर्व इस भूमि पर किसी के भी भट्टे बने हुए नहीं थे इसलिए भूमि का लीज़ लेने का प्रश्न ही उत्पन्न नहीं होता है। इस भूमि के पास में कोई भूमि अभी तक लीज पर नहीं दी गई है इसलिए लीज़ क्या होनी चाहिये, यह भी ज्ञात होना कठिन है ।

(५) श्री हीरालाल टाक, अध्यक्ष, नगरपालिका सोज़त ने दिनांक १७-२-५६ को त्याग-पत्र दे दिया और उपाध्यक्ष को चार्ज दे दिया गया है ।

श्री अध्यक्ष : नेक्स्ट ।

पाली में कृषि योग्य भूमि को आबादी भूमि में कन्वर्ट किया जाना

११०३. श्री भैरोंसिंह (श्री माधोपुर-श्री दयाकृष्ण विजय द्वारा पूछा गया) : क्या राजस्व मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या यह सही है कि कस्बा पाली में कुछ कृषि योग्य भूमि श्री शंकरलाल, एम. एल० ए० तथा श्री मनरूपराम, एम० एल० ए० सहित १४ व्यक्तियों ने एक काश्तकार से खरीदी है ? यदि हां, तो कितनी और किस काश्तकार से ?

(ख) क्या यह सही है कि यह भूमि बाद में आबादी में तब्दील की गई ? यदि हां, तो क्यों ?

(ग) इस भूमि को आबादी में तब्दील कराने के लिये किस किस व्यक्ति की दरख्वास्त किस किस तारीख को किस किस अधिकारी को पेश की गई थी ?

(घ) किस अधिकारी ने इस भूमि को आबादी में तब्दील करने की आज्ञा दी और क्यों ? क्या यह आज्ञा जारी करने से पहले उन्होंने स्थानीय नगरपालिका से भी राय मांगी थी ? यदि हां, तो कृपया नगरपालिका को क्या लिखा गया था तथा उसका क्या उत्तर आया उसकी एक एक प्रतिलिपि सदन की मेज़ पर रखने का कष्ट करें ।

(ङ) इस भूमि को सरकार ने यदि आबादी के लिये आवश्यक समझा तो भी एक्वायर करके उसका सार्वजनिक नीलाम क्यों नहीं किया ? क्या यह सही है कि इस भूमि को यदि नीलाम किया जाता तो सरकार को इसकी काफी कीमत मिलती ?

(च) क्या जिस अधिकारी ने इसको आबादी में तब्दील करने की आज्ञा दी थी उन्होंने इस बात की जांच की थी कि जिन व्यक्तियों का इस भूमि पर अधिकार है उनके पास पहले से ही पाली कस्बा में मकानात

(श्री भैरोंसिंह)

तथा आबादी की भूमि है ? यदि हां, तो किन किन के पास ?

उप–राजस्व मंत्री (श्री सम्पतराम) :

(क) जी नहीं। मगर कस्बा पाली में श्री शंकरलाल एम० एल० ए० तथा श्री मनरूपराम एम० एल० ए० सहित १४ व्यक्तियों ने १७ बीघा, १६ बिस्वा कृषि योग्य भूमि मुसम्मियान तारा वल्द बन्न, हरजी वल्द तारा, टीकम वल्द नैना, सोनी बैवा गेना, राजा वल्द तारा से खरीदी है।

(ख) जी हां, प्रश्न के अन्त (क) में वर्णित १४ व्यक्तियों ने सहकारिता के आधार पर स्वच्छ आदर्श व स्वस्थ वातावरण में मकान बनाने की प्रार्थना की और अध्यक्ष नगरपालिका पाली द्वारा नो ऑब्जेक्शन सर्टिफिकेट दिये जाने पर ज़िलाधीश, पाली ने स्वीकृति प्रदान की।

(ग) उक्त १४ व्यक्तियों की एक ही दर्ख्वास्त दि० २६-६-५८ को अध्यक्ष, नगरपालिका पाली को पेश हुई और फिर यह प्रार्थनापत्र मुख्यत: अध्यक्ष, नगरपालिका की सिफारिश के साथ ज़िलाधीश, पाली को पेश हुआ।

(घ) अध्यक्ष, नगरपालिका के निवेदन पर यह आज्ञा ज़िलाधीश द्वारा जारी की गई थी। ज़िलाधीश की ओर से स्थानीय नगरपालिका से कोई राय नहीं मांगी गई इसलिये उसकी प्रतिलिपि सदन की मेज़ पर रखे जाने का प्रश्न नहीं उठता।

(ङ) राजस्थान लैन्ड रेवेन्यू एक्ट की धारा ६२ के व उपधारा (२) के अनुसार उक्त भूमि को बेचने की व आबादी में तब्दील करने की कार्यवाही नहीं की गई है। कलेक्टर की आज्ञा दि० ३०-१-५६ अल्टरा वायर्स है। उक्त काश्त की भूमि तारा पुत्र बन्न आदि व्यक्तियों के बिना सरकारी स्वीकृति के मकान बनाने के लिये बेचना नियम विरूद्ध है।

(च) ऐसी जांच करने का कोई प्रावधान नहीं है। नगरपालिका का नो-ऑब्जेक्शन सर्टिफिकेट था इसलिये जांच नहीं की गई।

श्री मूलचन्द डागा (पाली) : क्या यह सही है कि म्यूनिसिपल बोर्ड ने इस प्रकार का प्रस्ताव पास किया था कि उनको ज़मीन नहीं दी जावे फिर भी यह ज़मीन के दी गई ?

श्री सम्पतराम : मेरे पास ऐसी कोई जानकारी नहीं है। हो सकता है कि ऐसा प्रस्ताव आया हो।

एक माननीय सदस्य : उसने नगरपालिका को हैन्ड-ओवर क्यों नहीं किया ?

राजस्व मन्त्री (दामोदरलाल व्यास) : खातेदार ने ज़मीन बेची तो एक आज्ञा जारी की गई और म्यूनिसिपेलिटी की तरफ से नो ऑब्जेक्शन सर्टिफिकेट दे दिया गया।

श्री श्रीभानसिंह (बयाना) : यह ज़मीन खातेदारी की है न की आबादी की ?

Page No.4

श्री दामोदरलाल व्यास : जहां तक ज़मीन का प्रश्न है कलेक्टर की वैधता की जांच कराई जा रही है। कलेक्टर को नगरपालिका को हैन्ड-ओवर करना चाहिये था। मगर नगरपालिका में अर्ज़ी दी गई और नगरपालिका ने नो-ओब्जेक्शन सर्टिफिकेट दे दिया। यह ज़मीन म्यूनिसिपेलिटी को एक्वायर करके दी जा सकती थी। अब प्रश्न यह है कि कलेक्टर ऐसा नगरपालिका की सिफारिश से कर सकता है या नहीं ? मैंने यह साफ कहा है कि इसकी जांच करा लेंगे अगर अधिकार है तो ठीक है....

श्री श्रीभानसिंह : नगरपालिका ने कब लिख कर दिया कि कन्वर्ट कर दी जावे ?

श्री सम्पतराम : ७-१०-५८ को लिखा।

श्री मूलचन्द डागा : जो लिखा है वह आप जरा पढ़ कर सुना दें तो उचित होगा

श्री दामोदरलाल व्यास : Chairman Municipal Board; means Municipal Board.

श्री श्रीभानसिंह : नगरपालिका का रेज़ोल्यूशन था ?

श्री दामोदरलाल व्यास : नगरपालिका ने अध्यक्ष की हैसियत से लिखा था ?

श्री मूलचन्द डागा : क्या यह सही है कि माफी मांगी थी ?

श्री पी० के० चौधरी (फुलेरा) : क्या रेज़ोल्यूशन पास किया गया ?

श्री श्रीभानसिंह : The Chairman is not authorised.

श्री दामोदरलाल व्यास : उसकी वैधता की कानूनी जांच की जा रही है। अगर वैध होगा तो वैसी कार्यवाही की जावेगी। जब नगरपालिका का चेयरमैन सारी कॉरस्पोन्डेन्स करता है तो उसका जो अधिकार है उसी तरह से उसने लिखा होगा। अगर अधिकार के आधीन है तो ठीक है। इसकी जांच हो रही है। अगर लिख दिया है और कलेक्टर का then of course suitable action will be taken. So this is being examined legally.

श्री दयाकृष्ण विजय (छबड़ा) : यह जांच कब से हो रही है और कार्यवाही तब तक समाप्त हो जावेगी ?

श्री दामोदरलाल व्यास : उसको लीगेली एग्ज़ामिन किया जा रहा है कि वैध है या अवैध।

श्री पी० के० चौधरी : लैन्ड को इस प्रकार से कन्वर्ट करने का अधिकार चेयरमैन को है क्या ? मैं समझता हूं कि इस प्रकार एग्रीकल्चरल लैन्ड को आबादी लैन्ड में कन्वर्ट करने का अधिकार चेयरमैन को नहीं है। सिफारिश करने का किसको अधिकार है ?

श्री दामोदरलाल व्यास : सिफारिश करने का अधिकार चेयरमैन को है।

श्री पी० के० चौधरी : No. He is

Page No.5

(श्री पी. के. चौधरी)

not authorised unless the Board has decided that the Collector should be approached. He cannot write on his own behalf.

श्री दामोदरलाल व्यास : किसी कानून और किसी नियम में यह नहीं लिखा है कि म्यूनिसिपल बोर्ड को सिफारिश करनी चाहिये । म्यूनिसिपल बोर्ड की तरफ से कॉरस्पोन्डेन्स करने का अधिकार चैयरमैन को है ।

श्री पी० के० चौधरी : उसको कॉरस्पोन्डेन्स पर दस्तखत करने का अधिकार है लेकिन सिफारिश करने का अधिकार नहीं है ।

श्री अध्यक्ष : यह तो एग्ज़ामिन करा रहे हैं ।

श्री पी० के० चौधरी : No Sir, the Hon'ble Minister is supposed to know what are the Powers of the Municipal Board and the Chairman, but he does not know. The Powers of the Collector...

श्री दामोदरलाल व्यास : Collector has the Power to convert it. At that time the Collector had Powers to convert it into Abadi land but still this is being examined legally. Otherwise Government land can be put to Abadi land and he has full powers.

श्री श्रीभानसिंह : क्या यह वही कलेक्टर है जिसने पहले अपनी यह राय दी थी कि इस लैन्ड को आबादी लैन्ड में कन्वर्ट नहीं किया जावे ?

श्री दामोदरलाल व्यास : I am not aware of it.

श्री श्रीभानसिंह : If it is brought to the notice of the Hon'ble Minister that this very Collector gave the orders that this cannot be converted and then rescinded these orders and issued new orders, what action will he take ?

श्री दामोदरलाल व्यास : Each case has to be judged on merits. He has every right to rectify his former opinion if he thinks that it was wrong. I have submitted that the whole case and particularly the order of the Collector is being legally examined and if it is found ultra-vires, then suitable action will be taken.

श्री पी० के० चौधरी : Will the Hon'ble Minister also examine the conduct of the Collector, why he rescinded his previous Order ? What were the circumstances in which he revised his order.

श्री दामोदरलाल व्यास : Yes, when we examine anything legally we also see whether there was any malafide intention, and if it is so found, action will be taken ?

श्री दयाकृष्ण विजय : अगर आपको इस तरह से कन्वर्ट ही करना था तो एक्वायर करके नीलाम क्यों नहीं किया ?

श्री दामोदरलाल व्यास : I have given sufficient explanation for this that regarding the validity of the Collector's order, it is being examined.

प्रश्न संख्या ११०४.

श्री अध्यक्ष : श्री मोगजी भाई ।

(कृपया आगे देखिये)

श्री मुरलीधर व्यास ।

झालावाड़ जिला ग्राम जल सहायता बोर्ड में धन का गबन

११०५. **श्री मुरलीधर व्यास** (बीकानेर सिटी) : क्या स्वायत्त शासन मंत्री निम्नलिखित प्रश्न का उत्तर देने की कृपा करेंगे : (१) झालावाड़ जिला ग्राम जल सहायता बोर्ड के सेक्रेटरी ने अप्रेल, सन् ५५ से जनवरी, सन् ५७ तक वाउचरों द्वारा कितना रुपया किस किस योजना के लिए किस किस व्यक्ति को देना बताया और सेक्रेटरी ने किस किस योजना में से कितना कितना रुपया गबन किया ?

(२) क्या बाकी योज़ना की जांच करली गई ? जांच से कितना गबन सेक्रेटरी के जिम्मे और निकला है ? सरकार ने सेक्रेट्री के खिलाफ अब तक क्या कानूनी कार्यवाही की है ?

(३) झालावाड़ जिला ग्राम जल सहायता बोर्ड ने कुल कितनी योजनाएं स्वीकृत की थीं और सेक्रेटरी ने कितनी चालू की और कितना रुपया बिना अधिकार बांट दिया ?

(४) राजस्थान जल बोर्ड के सेक्रेटरी को गबन का पता किस तारीख को लगा ? क्या सेक्रेटरी के अतिरिक्त अन्य व्यक्तियों द्वारा जल योजनाओं में गड़बड़ करने की शिकायत प्राप्त हुई है ?

स्वायत्त शासन मंत्री (श्री बद्रीप्रसाद गुप्ता) : (१) अप्रेल, सन् ५५ से जनवरी, ५७ तक २६१ योजनाओं पर २,१३,१०८ रु० ८ आ० वाउचरों द्वारा दिया गया तथा जिन जिन को दिया गया उनकी सूची सदन की मेज़ पर रख दी गई है । सेक्रेटरी जिला जल सहायता बोर्ड ने तहसील पंचायत डग, पोडावा, खानपुर फलेरा, झालरापाटन की २१ योज़नाओं में ८,४१५ रु० का गबन किया ।

(२) दिनांक ६.६.५७ को इन्सपेक्टर, जल सहायता योज़ना ने रिपोर्ट की कि बरसात के कारण बाकी योज़नाओं की जांच नहीं की जा सकती । अत: मामला २०.६.५८ को डिप्टी इन्सपेक्टर जनरल पुलिस ऐन्टी-करप्शन डिपार्टमेंट, जयपुर की जांच हेतु सुपुर्द कर दिया गया । अभी जांच जारी है ।

(३) २६१ योज़नायें स्वीकृत की थीं और उनमें से १६७ योजनाओं पर १,३५,०२८ रु०, ५ आ०, ६ पा० सेक्रेटरी ने बिना अधिकार बांट दिया ।

(४) गबन की सूचना सेक्रेटरी, जल बोर्ड को ता० १६.८.५७ को मिली । सेक्रेटरी के अतिरिक्त श्री रामगोपाल गांधी, सरपंच, पंचायत बकानी के हिसाब में भी गड़बड़ी होने की शिकायत प्राप्त हुई ।

श्री मुरलीधर व्यास : जब सबूत इसका है तो उसके बाद में अब जो कार्यवाही की जा रही है वह किस तारीख से की जा रही है ?

श्री बद्रीप्रसाद गुप्ता : मैंने अर्ज़ किया कि ता० २०.६.५८ से डिप्टी इन्सपेक्टर ज़नरल, पुलिस एन्टी करप्शन डिपार्टमेंट को

Page No.7

(श्री बद्रीप्रसाद गुप्ता)

मामला सुपुर्द कर दिया गया है।

श्री मुरलीधर व्यास : गबन ८ हज़ार का किया गया था तो उसमें से वापिस कितनी रकम ली गई ?

श्री बद्रीप्रसाद गुप्ता : मैंने यह नहीं कहा है कि गबन कर ही लिया गया है और ऐसा कहने की पोजिशन में नहीं हूं इस स्टेज पर। शिकायत की थी कि इतने रुपये का गबन कर लिया गया उस पर हमने एन्टी-करप्शन को मामला भेज दिया।

श्री मुरलीधर व्यास : क्या यह सत्य है कि कलेक्टर के सभापतित्व में इसकी जांच हुई थी और यह पता लगा उस समय कि ८ हजार का गबन है ?

श्री बद्रीप्रसाद गुप्ता : सेक्रेटरी ने जांच की थी। कलेक्टर ने कोई इन्क्वायरी अपने सभापतित्व में कराई हो, ऐसी बात नहीं है! डिस्ट्रिक्ट डेवेलपमेन्ट कमेटी ने की थी।

श्री पी० के० चौधरी (फुलेरा) : बगैर अधिकार के दिये तो सेक्रेटरी पर क्या एक्शन लिया ?

श्री बद्रीप्रसाद गुप्ता : सारा मामला एन्टी करप्शन को दिया गया है जहां कि इसकी जांच हो रही है।

श्री पी० के० चौधरी : प्राइमा-फेसी केस बनता है he has distributed the money without authority वहां पर what action you have taken against him.

श्री बद्रीप्रसाद गुप्ता : ही इज नोट गवर्नमेंट सरवेन्ट जिस पर एक्शन लेने की बात हो। डिफेक्टो हो गये। रीमूवल का सवाल पैदा नहीं होता है।

श्री पी० के० चौधरी : रुपया तो रिकवर किया जा सकता है ? विदआउट अथोरिटी डिस्ट्रिब्यूट किया that amount may be recovered from him ?

श्री बद्रीप्रसाद गुप्ता : But he has distributed the amount. लिस्ट दी है उसने।

श्री मुरलीधर व्यास : ६.६.५७ को रिपोर्ट भेजी। कलेक्टर उपस्थित रहता है, तथा जांच करके कहता है कि गबन हुआ। सरकार को किस तरह कमेटी ने जांच करके भेज दिया कि इस तरह गबन हुआ ? अब कहते हैं कि इसमें सरकार का उत्तरदायित्व नहीं है।

श्री बद्रीप्रसाद गुप्ता : आपका यह प्रिजेम्पिटिव सवाल है। आप ऐसा प्रिज्यूम कर रहे हैं। कमेटी को अधिकार नहीं था, वाटर बोर्ड कमेटी इन्क्वायरी नहीं करेगी। सेक्रेटरी ने जांच की है और हमारे पास रिपोर्ट भेजी है और जब रिपोर्ट आई तो हमने एन्टी करप्शन को भेज दी।

श्री मुरलीधर व्यास : कब तक निर्णय हो जावेगा ?

श्री बद्रीप्रसाद गुप्ता : मैंने आपको तारीख दी है। जल्दी करने को कहा है।

(सूचना अति विस्तृत होने के कारण विधान सभा पुस्तकालय में रखी गई)

श्री अध्यक्ष : श्री सतीशचन्द्र अग्रवाल।

Page No.8

श्री लखनलाल वैद्य का वेतन

११०६. **श्री सतीशचन्द्र अग्रवाल** जौहरी बाजार, जयपुर—श्री दयाकृष्ण विजय द्वारा पूछा गया):—

क्या स्वायत्त शासन मंत्री निम्न प्रश्न का उत्तर देने की कृपा करेंगे : (१) श्री लखनलाल वैद्य को कोर्ट ऑफ वार्ड्स, ठिकाना शाहपुरा कितना वेतन देता था ? क्या उस समय भी कोई ग्रेड था ?

(२) डिस्ट्रिक्ट बोर्ड अब श्री लखनलाल को कितना वेतन देता है और उसकी नियुक्ति किस ग्रेड में की गई है ?

(३) कोर्ट ऑफ वार्ड्स की सर्विस के समय लखनलाल की आयुर्वेद में क्या योग्यता थी ?

(४) डिस्ट्रिक्ट बोर्ड के सर्विस के समय इनकी क्या योग्यता थी ?

(५) क्या आयुर्वेद शिरोमणि परीक्षा तिबिया कॉलेज, जयपुर की राजस्थान पब्लिक सर्विस कमीशन से मान्य है ?

(६) क्या यह सही है कि कोर्ट ऑफ वार्ड्स की सर्विस के समय में श्री लखनलाल ने आयुर्वेद विशारद विद्यापीठ दिल्ली की परीक्षा में अपनी ऐवज़ में दूसरे को बैठा कर यूनिवर्सिटी को धोखा दिया ?

(७) क्या यह सही है कि श्री लखनलाल वैद्य ने कोर्ट ऑफ वार्ड्स की सर्विस में झूठा टी. ए., डी. ए. लिया जिसकी भी जांच की गई ?

उप-मंत्री स्वायत्त शासन विभाग (श्री पूनमचंद विश्नोई) : (१) ६५) रु० माहवार फिक्स्ड थे। उस समय कोई ग्रेड नहीं था।

(२) १३०) रु० माहवार। १००-५-१५० ई. बी. १०-२०० के वेतन स्तर में।

(३) आयुर्वेदिक भिषग।

(४) भिषग रत्न शास्त्री।

(५) जी हां।

(६) जी हां। किन्तु अपील करने पर विद्यापीठ की समिति ने इन्हें परीक्षा में बैठने की अनुमति दे दी थी। जिसके बाद उन्होंने १६५३ में भिषग रत्न शास्त्री व १६५६ में भिषगाचार्य की परीक्षा पास की।

(७) जी हां। यह उनकी नावाकफियत के कारण हुआ न कि किसी बदनियती से। रकम इनसे वापिस ले ली गई थी।

श्री दयाकृष्ण विजय : इनको आपने डिस्ट्रिक्ट बोर्ड में वैद्य बना रखा है तो इनकी क्वालिफिकेशन्स क्या हैं ?

स्वायत्त शासन मंत्री (श्री बद्रीप्रसाद गुप्ता) : हमने नहीं बनाया किन्तु डिस्ट्रिक्ट बोर्ड ने बनाया।

रावराजा श्री सरदारसिंह (उनियारा) : आपने फ़रमाया कि नावाकफ़ियत के कारण झूठा टी. ए., डी. ए. धोखा देकर ले लिया तो बदनियती कैसे नहीं हुई ?

श्री बद्रीप्रसाद गुप्ता : ये तो कोर्ट ऑफ वार्ड्स के जमाने की बात है। आपके राज्य के जमाने की बात तो यह है नहीं।

रावराजा श्री सरदारसिंह : आपका भी तो जमाना है जहां ऐसा धोखा होता है।

श्री पी०के० चौधरी (फुलेरा): क्या यह सही है कि श्री लखनलाल ने खुद इम्तिहान न देकर दूसरे से इम्तिहान दिलाया और ४२० करके डिग्री हांसिल कर ली जिसको बाद में विद्यापीठ द्वारा कैंसिल कर दिया गया ?

श्री पूनमचंद बिश्नोई : इसका उत्तर भाग ६ में दे दिया गया है।

श्री पी० के० चौधरी : क्या उत्तर दिया गया है उसको जरा जोर से करिये।

श्री पूनमचन्द बिश्नोई : "प्रश्न: क्या यह सही है कि कोर्ट आफ वार्ड्स की सर्विस के समय में श्री लखनलाल आयुर्वेद विशारद ने विद्यापीठ दिल्ली की परीक्षा में अपनी एवज में दूसरे को बैठा कर यूनिवर्सिटी को धोखा दिया ? उत्तर : जी हां। किन्तु अपील करने पर विद्यापीठ की समिति ने इन्हें परीक्षा में बैठने की अनुमति दे दी थी। जिसके बाद उन्होंने १९५३ में विषग रत्न शास्त्री व १९५६ में भिषगाचार्य की परीक्षा पास की।

श्री पी० के० चौधरी : सवाल यह है कि जो आदमी ४२० है, आयुर्वेद पत्रिका में जिसके लिए लिखा है कि "लखनलाल विशारद खंड... १९५० । परीक्षा के लिए विद्यापीठ छात्रालय में सूचना प्राप्त हुई थी कि उपरोक्त विद्यार्थी ने स्वयं न लिख कर दूसरों से लिखवाई। यह बात जांच से साबित हो गई है। उस संस्था ने प्रमाण पत्र वापिस ले लिया। जिसका प्रमाण पत्र वापिस ले लिया ऐसे आदमी को गवर्नमेंट सर्विस में रखती है।

श्री बद्रीप्रसाद गुप्ता : गवर्नमेंट सर्विस में नहीं है।

श्री पी० के० चौधरी : सेमी गवर्नमेंट सर्विस में तो है।

श्री बद्रीप्रसाद गुप्ता : दूसरी बात यह है कि एक दफा तो कह दिया कि ऐसा किया और दूसरी दफा उसी संस्था ने कह दिया कि परीक्षा में बैठे थे।

श्री दयाकृष्ण विजय : जिस व्यक्ति ने टी. ए. डी., ए का पैसा धोखा देकर ले लिया हो ऐसे व्यक्ति को सर्विस में रखते हैं।

श्री बद्रीप्रसाद गुप्ता : वह तो कोर्ट ऑफ़ वार्ड्स के ज़माने की बात है। उस वक्त जांच की थी कि बदनियती इसमें उसकी नहीं थी इसलिए रकम वापिस जमा करा दी। यह तो अब इन्टीग्रेशन के बाद की बात है कि डिस्ट्रिक्ट बोर्ड में है।

श्री दयाकृष्ण विजय: ज़ांच किसने की ?

श्री बद्रीप्रसाद गुप्ता : उनका ऑफिसर था उसने।

श्री पी० के० चौधरी : क्या इसकी कोई कम्पलेन्ट की गई थी ?

श्री बद्रीप्रसाद गुप्ता : कोई ना समझी से उठा ले और उसको वापिस ज़मा करा दे तो यह तो एक बात है और कोई गिल्टी माइन्ड से करे तो यह दूसरी बात है। उन्होंने ना समझी से ड्रॉ कर लिया था।

श्री पी० के० चौधरी : २३. ३. ५३. को इम्तिहान दिया था . .

Page No.10

श्री दयाकृष्ण विजय : क्या यह सही है कि डिस्ट्रिक्ट बोर्ड ने अपॉइन्ट किया था तो वे भिषगाचार्य नहीं थे और विशारद की झूठी डिग्री ली थी तो क्या उस समय निर्णय नहीं किया जा सकता था ?

श्री पूनमचन्द बिश्नोई : भाग ३ में उत्तर दे चुका हूं कि उस वक्त क्या क्वालिफ़िकेशन थी जब अपोइन्ट किया गया।

श्री पी० के० चौधरी : पी. एस. सी. ने क्वालिफ़िकेशन्स एडवरटाइज़ किया भिषगाचार्य और आयुर्वेदिक भिषग। उनकी उस वक्त क्वालिफ़िकेशन्स नहीं थी तो उनको कैसे डिस्ट्रिक्ट बोर्ड ने अपोन्ट किया ?

श्री बद्रीप्रसाद गुप्ता : डिस्ट्रिक्ट बोर्ड के लिए पी. एस. सी. कोई क्वालिफ़िकेशन्स निर्धारित नहीं कर सकती।

श्री अध्यक्ष : श्री मूलचन्द डागा।

राजस्थान सरकार पर भारत सरकार का कर्ज़ा

११८७. **श्री मूलचन्द डागा** (पाली) : क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे : राजस्थान सरकार पर भारत सरकार का कितना कर्ज़ा आज तक है और वह कब तक चुका दिया जावेगा ?

मंत्री यातायात विभाग (श्री नाथूराम मिर्धा वित्त मन्त्री की ओर से) : दिनांक ३१.३.५८ को राजस्थान सरकार पर केन्द्रीय सरकार से प्राप्त ५,८२८.३० लाख का ऋण बकाया था। इसके अतिरिक्त केन्द्रीय सरकार से १९५८-५६ के वित्तीय वर्ष में (फरवरी, ५६ तक) १६४.६४ लाख का ऋण तथा ८३६.३४ लाख का मार्गोपाय अग्रिम (जो कि वर्ष के अन्तिम माह में ऋण तथा सहायता में परिवर्तित होने को है) मुख्यत: विकास योजनाओं के लिए और भी प्राप्त हुआ है। फ़िलहाल हमें अल्पकालीन ऋण, ब्याज़ मुक्त ऋण, सहायता व पुनर्वास ऋण, विस्थापितों से प्राप्त होने की सीमा तक और भाखरा नांगल परियोजना निर्माण कार्य के हेतु प्राप्त ऋण, सुधार प्रभार (बेटरमेंट लेवी) की वसूली तक तथा भाखरा क्षेत्र में भूमि विक्रय से प्राप्त आमदनी की सीमा तक का ही प्रतिशोधन करना है। इनके अतिरिक्त अन्य सभी ऋण द्वितीय वित्त आयोग की रिपोर्ट के अनुसार अभी देय नहीं हैं क्योंकि इन ऋणों का एकीकरण १५ से २० साल तक के लम्बे समय के लिए किया जाना है। यह विषय अभी तक केन्द्रीय सरकार के विचाराधीन है तथा उसका अन्तिम निर्णय अभी अपेक्षित है।

श्री मूलचन्द डागा : सरकार कितने साल में यह आशा करती है कि यह लोन बेटरमेंट लेवी के बाद में, कितने साल में चुका सकेगी ? कोई अन्दाज़ आप बता सकते हैं ?

श्री नाथूराम मिर्धा : भाखरा का ऋण जो है वह तो भाखरा से बेटरमेंट लेवी वसूल होने के बाद दिया जायेगा और जो विस्थापितों को ऋण दिया गया है वह ज्यों ज्यों मिलता है उतना दे दिया जाता है। भाखरा और चम्बल से ज्यों ज्यों बेटरमेंट लेवी द्वारा आमदनी होने लग जायेगी त्यों त्यों देते जायेंगे। इसके अलावा बहुत सा ऐसा भी ऋण है जिसको बीस साल के अन्दर देने की बात है।

श्री मुरलीधर व्यास (बीकानेर सिटी) : केन्द्रीय सरकार क्या परसेन्ट ब्याज़ लेती है ?

Page No.11

श्री नाथूराम मिर्धा : दर अलग अलग है।

श्री मुरलीधर व्यास : यह तो इस प्रश्न से बिल्कुल सम्बन्धित है।

श्री अध्यक्ष : उन्होंने कह दिया है कि दर अलग अलग है।

श्री मुरलीधर व्यास : कुल कितना रुपया हर साल ब्याज़ के रूप में दिया जाता है?

श्री नाथूराम मिर्धा : जितना रुपया ब्याज़ के रूप में हर साल दिया जाता है उसका प्रोविज़न हर साल बज़ट में करते हैं। वैसे रुपया अलग अलग सालों में अलग अलग वेरी करता है।

श्री मुरलीधर व्यास : क्या आप यह बता सकते हैं कि इस साल ब्याज़ के रूप में कितना रुपया दिया गया?

श्री नाथूराम मिर्धा : बज़ट दो, तीन महिने पहले देखा था मुझे याद नहीं।

प्रश्न संख्या ११०८

श्री अध्यक्ष : श्री जुगलकिशोर चतुर्वेदी।

(अनुपस्थित)

श्री प्रभुलाल पुरोहित।

ज़िला बोर्ड जयपुर द्वारा तहसील चाकसू के निर्माण कार्य में आर्थिक सहायता।

११०६. श्री प्रभुलाल पुरोहित (लाल सोट) : क्या स्वायत्त शासन मन्त्री निम्न प्रश्न का उत्तर देने की कृपा करेंगे :—

(१) ज़िला बोर्ड जयपुर द्वारा तहसील चाकसू के कितने निर्माण कार्यों के लिये जनवरी सन् ५७ से दिसम्बर, ५७ तक कितनी कितनी धन राशि श्री गुलाबचन्द जैन पाटनी को दी गई?

(२) क्या यह सच है कि जिन जिन गांवों के निर्माण कार्यों के लिये यह रकम दी गई उन गांवों का यह व्यक्ति उस समय न तो नागरिक ही था और न प्रतिनिधि ही? यदि हां, तो फिर यह रकम किस आधार पर दी गई?

(३) क्या यह भी सही है कि उक्त व्यक्ति को दी गई रकम में से अनेक रकमात अभी तक सार्वजनिक उपयोग में ही नहीं आई अथवा अधूरी आई? अगर हां, तो ऐसे व्यक्ति के विरुद्ध बोर्ड ने अथवा सरकार ने कोई कार्यवाही की अथवा नहीं? यदि की, तो क्या और नहीं तो क्यों?

उप-मन्त्री, स्वायत्त शासन विभाग (श्री पूनमचन्द बिश्नोई) : (१) सूची सदन की मेज़ पर रख दी गई है।

(२) श्री गुलाबचन्द कोटखावदा पंचायत के उपसरपंच थे और जिन जिन ग्रामों के लिये इनको रकम दी गई थी वे कोटखावदा के इर्द गिर्द हैं। अतः उन्हीं के द्वारा रकम का वितरण करना उचित समझा गया।

(३) जी नहीं। दो कार्यों के अलावा सारे कार्य चालू हैं। जो कार्य शुरू नहीं हुये उनकी रकम वापिस मांग ली गई है।

(कृपया परिशिष्ट नं० १ देखिये)

Page No.12

श्री गिरधारीलाल (नोखा) : यह जो सूची में पहले नंबर पर है उसके लिये पांच सो रुपया दिया गया वह किस तारीख को दिया गया ?

श्री पूनमचन्द बिश्नोई : इसकी तारीख उपलब्ध नहीं है ।

श्री गिरधारीलाल : उसमें केवल १०२ रुपया ही लगा है, इसका कारण क्या है ?

श्री पूनमचन्द बिश्नोई : मैं आपसे निवेदन कर दूं कार्य करने में देरी अवश्य हुई इसलिये डिस्ट्रिक्ट बोर्ड को लिख दिया जायेगा इन कार्यों को जल्दी से जल्दी करा दें और जो काम शुरू नहीं हुए उनकी रकम मांग ली जाय उनको पन्द्रह, बीस दीन में वसूल करने के लिये कह देंगे ।

श्री अध्यक्ष : श्री पी० के० चौधरी ।

पूर्वी बंगाल के विस्थापितों का पुनर्वास

१११०. श्री पी. के. चौधरी (फुलेरा): Will the Rehabilitation Minister be pleaed to state:

(a). What is the total amount of money sanctioned by the Government of India for rehabilitation of East Bengal refugees in Rajasthan ?

(b) How many families of East Bengal refugees have arrived at Ghatti so far ?

(c) How many of these amilies have been allotted Land for cultivation so far, and how many bighas per family ?

(d) Is it correct that these families have not yet been provided with cattle and agricultural implements? If not, how many families have been supplied so far ?

(e) Are all the plots allotted to these persons ready for cultivation or they are still to be reclaimed ?

(f) Is it correct that the land allotted has no irrigation facilities ?

(g) Is it correct that these refugees were made to stay in low tin sheds during the hot Summer days and that all the trees near these sheds had been falled by the Government or its agents ?

(h) How many gallons of water per head were supplied to the refugees during this summer for consumption?

(i) What were the sources of supply of this water ?

(j) Is it correct that the supply of water in the well in the Colony dries up before 10 a. m. in the morning ?

(k) Has the Government any scheme to trained these refugees in any trade other than agriculture ?

(l) Is it correct that primary school has been opened at the Colony with the arrival of these refugees but no teachers have so far been appoin-

(श्री पी. के. चौधरी)

ted as the Government did not sanction any post of teachers for the school ?

(m) Is it correct that these refugees have expressed a desire to be sent back to camps in West Bengal?

उप पुनर्स्थापन मंत्री (सम्पतराम) :

(a) A sum of Rs. 33,08,200/- has been sanctioned by the Government of India for the resettlement of East Pakistan displaced persons in Tehsil Kishanganj, District Kota.

(b) So far 231 agriculturist and 16 non-agriculturist East Pakistan displaced persons families have arrived for resettlement and they have been accommodated in the Ghatti and the Parania Colonies (built for them) in Tehsil kishanganj of this District.

(c) All the 231 agriculturist displaced persons families and the 16 non-agriculturist displaced families have been allotted 2½ acres and 1½ acres of irrigated land for cultivation of paddy. However, 55 agriculturist displaced families, who had completely reclaimed their 2½ acres of irrigated plot have since been allotted 5½ acres of un-irrigated land further for the next Rabi Season. Allotment to others is also progressing.

(d) All the agriculturist displaced families have been given the agricultural implements for the reclamation of land. 106 agriculturist displaced families were advanced the agricultural loan for the purchase of bullocks, seeds and fertiliser before the last kharif Season. (May-June, 59) Agricultural loan to the 125 displaced families arrived newly will be advanced in the month of May, 1959 during the cattle fair.

(e) All the plots allotted to these displaced persons families are fit for cultivation. Besides the minor. reclamation work and the first ploughing has also been done by the displaced persons' families.

(f) The distribution of irrigated land and un-irrigated land per family is 2½ acres and 5½ acres respectively. Irrigation facility for the 2½ acres of land through the Kalisot Dam with the three canals is complete for the present Kharif Season.

(g) The displaced persons' families immdiately on their arrival are alloted the tin shed hutments, one per family, complete in all respects. Soon after their arrival they complete the necessary additions and alterations to make it suitable for all weathers and purposes. No aversion to this accommodation has been noticed. The trees were cut only for the construction of houses.

(h) Though there happened to be scarcity of water during the last Summer, the wells being not ready,

Page No.14

(श्री सम्पतराम)

but no restrictions were imposed on the use of water by the displaced persons as adequate arrangements for the transportation of the same existed.

(i) Water was transported from Bhanwargarh tank in a tanker of 1,000 gallons capacity, four miles from the Colony. The tanker made 4 to 5 trips per day according to the requirement of the displaced persons. This year, new sources have been found much nearer to these colonies and, besides, the sinking of new wells is also progressing.

(j) No. Now there are two wells as against only one in the last summer and sinking of others is in progress. Besides, new perennial sources of water have also been found near the Colonies which are being repaired.

(k) Yes. The schemes for handloom, weaving, carpentry, blacksmithy and mat making are under scrutiny.

(l) A regular primary school was started with the arrival of these displaced person's families to the Colony and a teacher from amongst the displaced persons was appointed as a Primary teacher. The strength of the teacher has since been raised to two with the arrival of more families.

(m) No. No family till now has expressed any such desire and have been earnestly devoting to their work on agriculture and Small yrade respectively.

श्री पी० के० चौधरी : In reply to the question you say that they had been given loans for purchase of agricultural implements, so what is the amount of loan advanced to each family ?

श्री सम्पतराम : They have been helped in many ways. I do not know the details.

श्री पी. के. चौधरी : What is the average amount ? You can say the average that this is the range of loan advanced to each family.

श्री सम्पतराम : I cannot say that.

श्री पी. के. चौधरी : My question was whether the land was cultivable or it had to be reclaimed and you replied that it was fit for cultivation. I want to know whether it is fit for cultivation or......

श्री सम्पतराम : I say that a major portion of it is ready, some of it may not be ready.

श्री पी. के. चौधरी : What percentage is ready for cultivation ? My information is that no part is ready for cultivation.

श्री सम्पतराम : Mr. Speaker Sir, I have already said that first ploughing has already been done.

श्री पी. के. चौधरी : How much percentage of the allotted land ?

श्री सम्पतराम : That much I cannot definitely say, but a major portion of it has been ploughed.

श्री पी. के. चौधरी : About water you said that they had to draw water from 2 wells. These wellsare 2 miles away.

श्री सम्पतराम : That was in the beginning. Now two wells have been dug up very near.

श्री पी. के. चौधरी : Regarding this teacher, is it correct that though the school was opened as soon as the refugees arrived there no staff was sanctioned even up to the last session ?

श्री सम्पतराम : I have got the information that the school was started just after their arrival and the teacher was provided. Later on, when the strength of the students went up one more teacher was given. Now the Hon'ble Member gives a different informaneation. If that is a fact, I can enquire into it.

श्री पी. के. चौधरी : You did not follow the question. Though the school was opened, the budget for the staff was not provided even till the last session.

श्री सम्पतराम : The reply is very clear that a teacher from amongst the refugees themselves was provided to take charge of the school, and afterwards further staff has been added and budget provision made.

श्री पी. के. चौधरी : My contention is that there was no.........

श्री अध्यक्ष : You have been given an assurance that if your contention is correct, they will look into it.

श्री प्रभुलाल पुरोहित ।

धानकिया औषधालय का ताला तोड़ने के सम्बन्ध में

१११९. **श्री प्रभुलाल पुरोहित** (लालसोट) : क्या स्वायत्त शासन मन्त्री यह बतलाने की कृपा करेंगे:—

(१) क्या बगड़ (ज़िला जयपुर) पुलिस थाना द्वारा धानकिया ज़िला बोर्ड औषधालय के किसी वैद्य के विरुद्ध औषधालय का ताला तोड़ने का मुकद्दमा दर्ज किया गया है ?

(२) यदि हां, तो उक्त मुकद्दमा किसकी रिपोर्ट पर दर्ज किया गया है ?

(३) क्या यह सही है कि जयपुर ज़िला बोर्ड के अध्यक्ष की आज्ञा से वैद्य ने ताला तोड़ा था ?

उपमन्त्री, स्वायत्त शासन विभाग (श्री पूनमचन्द बिश्नोई): (१) जी हां। पुलिस थाने का नाम बगरू है न कि बगड़।

(२) उक्त मुकद्दमा श्री देवीसिंह पुत्र

(श्री पूनमचन्द विश्नोई)

ठाकुर उदयसिंह की रिपोर्ट दिनांक १४।१। ५८ पर दर्ज किया गया है ?

(३) जी हां ।

श्री दयाकृष्ण विजय (छबड़ा) : ज़िला बोर्ड के अध्यक्ष ने इस प्रकार की आज्ञा क्यों दी, बजाय तोड़ने के आदमी को भेज कर चाबियां मंगवा सकते थे और फिर खोल सकते थे ?

श्री पूनमचन्द विश्नोई : वह किन परिस्थितियों में तोड़ा गया, चाबियां क्यों नहीं मंगाई गई यह सब तो ज़िला बोर्ड पर निर्भर है। यह उनका औषधालय था । वे सब वहां थे ।

श्री गिरधारीलाल (नोखा) : ज़िला बोर्ड ने लिखित रूप में आज्ञा दी थी या ज़बानी ?

श्री पूनमचन्द विश्नोई : ज़बानी भी दे सकते हैं, लिखित भी दे सकते हैं । यह सूचना इस समय हमारे पास नहीं है ।

रावराजा श्री सरदारसिंह (उनियारा) : ताली खो गई, हमें ताला तोड़ने की इजाज़त दी जावे, क्या इस तरह से लिख कर पूछा गया था ?

श्री पूनमचन्द विश्नोई : वह तो सारा केस पुलिस में दर्ज हो गया, पुलिस ने भी जांच कर ली और फाइनल रिपोर्ट दे दी ।

श्री गिरीधारलाल : क्या यह सही है कि यह आज्ञा लिखित रूप में नहीं दी थी जब बोर्ड के अध्यक्ष से लिखित रूप में मांगा गया तो ?

श्री पूनमचन्द विश्नोई : आप कहते हैं ऐसी बात नहीं है ।

रावराजा श्री सरदारसिंह : जब ताला तोड़ना था तो पुलिस को बुलाते या पंच बुलाते और उनकी मौजूदगी में ताला तोड़ना था । उनकी किसी की मौजूदगी के बिना ताला कैसे तोड़ा गया ?

श्री पूनमचन्द विश्नोई : डिस्ट्रिक्ट बोर्ड का वह अपना औषधालय था । अब अधिकारी ने स्वयं ने ऑर्डर दिया किसी दूसरे का मकान नहीं था । उनको अधिकार था, खोल लिया ।

श्री मुरलीधर व्यास (बीकानेर सिटी) : कौनसी ऐसी परिस्थिति थी जिसमें तोड़ने की आज्ञा दी ?

श्री पूनमचन्द विश्नोई : यह वे ही अधिक अच्छी तरह समझ सकते थे ।

श्री अध्यक्ष : श्री मोती बाबा ।

अफीम बन्दी

१११२. **श्री मोतीबाबा चौधरी** (बाली): क्या आबकारी मन्त्री निम्नलिखित प्रश्नका उत्तर देंगे:—

क्या यह सही है कि इस वर्ष सरकार राजस्थान में अफीम बिल्कुल बंद कर रही है ? यदि हां, तो कब से ?

उप मन्त्री आबकारी विभाग (श्री सम्पतराम) : जी हां । १।४। ५६ से ।

Page No.17

श्री मोतीबाबा चौधरी : जो आदमी हमेशा अफीम खानेवाले हैं उनके लिए क्या व्यवस्था आपने की है ?

श्री सम्पतराम : इसके लिये हमारे रूल्स बने हुए हैं। बम्बई के आधार पर हमने कुछ रूल्स बनाये हैं। जिनको मैडिकल सर्टि-फिकेट मिलेगा उन्हीं को मिल सकेगी।

श्री मूलचन्द डागा (पाली) : मैडि-कल सर्टिफिकेट बिना फीस लिये दिया जाता है या फीस लेकर दिया जाता है ?

श्री सम्पतराम : यह तो आप खुद ट्राई कर लीजिये।

श्री मूलचन्द डागा : इससे ज्यादा लोग अफीम लेंगे सर्टीफिकेट ले लेंगे और उस पर परमिट मिल जाता है तो इससे और भी लोग इसका नाजायज़ फायदा उठावेंगे।

श्री सम्पतराम : आपको तजुर्बा है।

श्री मूलचन्द डागा : आपने प्रोहि-बिशन के बाद अफीम की क्या रेट फिक्स की है ?

श्री सम्पतराम : इसके लिये आप अलग से सवाल करिये।

रावराजा श्री सरदारसिंह (उनि-यारा) : अफीम खाने वालों को महीने में जितनी खाते हैं उससे अधिक सर्टिफिकेट प्राप्त करने में देने पड़ेंगे क्या यह सही है ? कितने पैसे देने पड़ते हैं ?

श्री गिरधारीलाल (नोखा) : यह सर्टिफिकेट मन्त्रियों में से भी किसी को मिलेगा या नहीं ?

(हंसी)

रावराजा श्री सरदारसिंह : कितने पैसे देने पड़ते हैं यह तो बता दीजिये।

श्री गिरधारीलाल : तहसील हैड क्वार्टर से मिलेगी या ज़िले के हैड क्वार्टर से ? अफीम कहां से मिलेगी ?

श्री सम्पतराम : अफीम तो हम उन लोगो को देंगे जो वेन्डर होंगे।

श्री मोती बाबा चौधरी (बाली) : ये डिलर हर तहसील में होंगे या ज़िले में होंगे ?

श्री सम्पतराम : यह कोई ज़रूरी नहीं है। यह सारी व्यवस्था अफीम खानेवालों के नम्बर पर मुनस्सर होगी। मान लीजिये किसी ज़िले में अफीम खानेवालों का नम्बर ही नहीं है तो वहां के ज़िले में सेन्टर खोलने की आवश्यकता नहीं है।

श्री मोती बाबा चौधरी : सरकार के ध्यान में होना चाहिये कि पचास पचास, साठ साठमील से आना पड़ता है आज लोगों को।

श्री मुरलीधर व्यास (बीकानेर सिटी): अफीम पर पाबन्दी क्या लगाना है जब उसे आपने बन्द ही कर दिया है तो ? आखिर इस प्रबन्ध करने की बात से क्या मन्शा है आपकी ? आप कहते हैं वितरण की व्यवस्था करेंगे, क्या वितरण की व्यवस्था करेंगे आप ?

श्री अध्यक्ष : जिनके पास परमिट हैं उनको अफीम बेचने की व्यवस्था करेंगे।

श्री मूलचन्द डागा : इससे क्या पर-

(श्री मूलचन्द डागा)

मिट के लिये डॉक्टरों को पैसा देना जरूरी होगा या बिना पैसे दिये ही परमिट मिल जावेंगे ?

श्री सम्पतराम : इसका उत्तर मैं नहीं दे सकता हूं । यह तो हैल्थ विभाग से पूछिये ।

श्री मूलचन्द डागा : डॉक्टरों ने इसी कारण से रुपया कमाने का ज़रिया अपना रखा है, हर आदमी से पांच रुपया फीस लेते हैं ।

श्री अध्यक्ष : सारे डॉक्टर ऑथेराइज़ नहीं हैं सर्टिफिकेट देने के लिये ।

प्रश्न संख्या ११११३

श्री लक्ष्मीचन्द ।

(अनुपस्थित)

श्री तेजाराम गहलोत ।

ग्रांम खोखरा व सान्डिया के जोड़ों का कब्जा

१११४. श्री तेजाराम गहलोत (सोज़त) : क्या राजस्व मन्त्री निम्न प्रश्न का उत्तर देने की कृपा करेंगे:—

(१) क्या यह सही है कि ग्राम खोखरा व ग्राम सान्डिया तहसील सोज़त के जागीर के जोड़ों का कब्जा अवाप्ति के समय बन विभाग के रेन्जर को दिया गया था तथा सरकार के आदेशानुसार बन विभाग ने उक्त जोड़ों का कब्जा तहसीलदार सोज़त को दिया ?

(२) क्या यह सही है कि अवाप्ति के समय उक्त दोनों जोड़े थे जिन पर बाद में ज़ागीरदार ने काश्त करवाना शुरू किया ?

(३) क्या यह भी सही है कि गांववालों की शिकायत पर तहसीलदार सोज़त ने अपनी रिपोर्ट में मौका देख कर जोड़ माना है फिर भी ज़ागीरदार को ज़बर्दस्ती कब्जा करने से न रोका गया ?

(४) क्या यह सही है महकमा बन्दोबस्त ने उक्त दोनों जोड़ों के खुद काश्त पर्चे ज़ागीरदार को दे दिये ?

(५) क्या यह सही है कि ग्राम खोखरा के जोड़ में काश्त न करने देने की बाबत कलेक्टर पाली ने आदेश भी दिये परन्तु तहसील अधिकारियों के उस आज्ञा के पालन न करा सकने पर ज़ागीरदार खोदरा के विरुद्ध कोई कदम नहीं उठाया ?

उप मन्त्री राजस्व (श्री सम्पतराम) : (१) जी हां ।

(२) जी नहीं ।

(३) जी नहीं ।

(४) जी नहीं। केवल मिसल बन्दोबस्त में खसरा नम्बरान जो जोड़ ब्यान किये जाते हैं ज़ागीरदार के खुद काश्त में दर्ज है ।

(५) जी नहीं कलेक्टर पाली ने ग्राम खोखरा को बीड़ में काश्त न करने देने की बाबत कोई आदेश नहीं दिया ।

श्री तेजाराम गहलोत : तो क्या यह माना जावे कि रिज़म्प्शन के वक्त चूंकि उन बीड़ों पर ज़ागीरदार का कब्ज़ा था और

(श्री तेजाराम गहलोत)

रिज़म्शन के बाद ज़ागीरदार का क्योंकि उस पर कब्ज़ा है इस आधार पर यह बीड़ वापिस उनको दिया गया फोरेस्ट विभाग से ?

श्री सम्पतराम : फोरेस्ट विभाग को जो बीड़ रेवेन्यू विभाग को हैण्ड ओवर करने के आदेश दिये गये थे उनमें किसी परटीकूलर के हैंड ओवर करने की बात नहीं कही गई थी।

श्री तेजाराम गहलोत : इन दो बीड़ों के मुतल्लिक फोरेस्ट डिपार्टमेंट ने तहसील को हैंड ओवर करने के बाबत कोई एक्शन नहीं लिया ?

श्री सम्पतराम : किस बारे का एक्शन ?

श्री तेजाराम गहलोत : फाइनेन्स विभाग से रेवेन्यू ऑथोरिटी को कब्जा देने के बाबत।

श्री सम्पतराम : वह तो दिया गया।

श्री तेजाराम गहलोत : जैसा आपने बताया। इन दो जोड़ों के निमित्त कोई कार्यवाही नहीं की गई। अब आप बता दीजिये कि अगर खुदकाश्त में थी तो रेवेन्यू डिपार्टमेंट से फोरेस्ट विभाग उनको कैसे लेती ?

श्री दामोदरलाल व्यास : ज़ागीरदार की खुदकाश्त थी या कब्ज़ा था पर कब्ज़ा होने के बावजूद रेवेन्यू ऑथेरिटी ने फोरेस्ट विभाग को कब्जा दे दिया। अगर उसका कब्ज़ा नहीं था और अधिकारियों की गलती से और किसी भी वज़ह से बीड़ को काट लिया गया तो इसके बाबत हमारे यहां कानून बना हुआ है और उसमें इस बारे में संशोधन भी हो चुका है उसके तहत कार्यवाही की जा सकती है।

श्री तेजाराम गहलोत : क्योंकि यह बीड़ पहले खालसा कर लिया गया है और इस बीड़ को गलत तरीके से खुदकाश्त में दर्ज कर लिया गया है तो उसका कब्ज़ा लेने की कार्यवाही रेवेन्यू विभाग या राज्य सरकार करेगी ?

श्री दामोदरलाल व्यास : राज्य सरकार कार्यवाही कर चुकी है और कानून में संशोधन कर चुकी है।

श्री तेजाराम गहलोत : क्योंकि वह ज़मीन खालसा की है इसलिये और कोई कार्यवाही नहीं कर सकता राज्य सरकार ही कर सकती है, तो क्या राज्य सरकार इसकी दुरुस्ती की कार्यवाही करेगी ?

श्री दामोदरलाल व्यास : इसमें राज्य सरकार कार्यवाही करती है।

श्री तेजाराम गहलोत : यह तो ठीक है। पर यह शिकायत कौन करेगा ? रिजम्प्शन के बाद राज्य सरकार की चीज़ हो गई है। अब बीड़ गलती से दर्ज हुआ है या नहीं इसकी जांच कौन करावेगा ?

श्री दामोदरलाल व्यास : जी हां, राज्य सरकार के अधिकारी इसकी जांच करेंगे।

श्री अध्यक्ष : श्री दयाकृष्ण विजय।

भीलवाड़ा में गेहूं की ६० बोरियां पकड़ी जाने के सम्बन्ध में

१११५. श्री दयाकृष्ण विजय (छबड़ा)

(श्री दयाकृष्ण विजय)

क्या खाद्य तथा रसद मंत्री निम्न प्रश्न का उत्तर देने की कृपा करेंगे :— क्या यह सही है कि दिनांक १२।११।५८ को भीलवाड़ा में ६० बोरी गेहूं सरकारी दूकान के भागीदार श्री इमामुद्दीन के पास से बाहर ले जाते हुए पकड़ी गई थीं ? यदि हां, तो उस व्यापारी के विरुद्ध क्या कार्यवाही की गई ?

मन्त्री खाद्यविभाग (श्रीबद्रीप्रसाद गुप्ता): दिनांक १७।११।५८ को ६० बोरी गेहूं की श्री इमामुद्दीन शेख ज़िले से बाहर भेज रहा था और इन बोरियों को इस सन्देह में रोका गया था कि उनमें आयात किये हुए विदेशी गेहूं की मिलावट है, परन्तु जांच करने पर यह सही नहीं पाया गया। नगर की आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए ज़िलाधीश भीलवाड़ा ने बोरियों को जब्त करके भीलवाड़ा में ही इनको बिकवा दिया क्योंकि उस समय भीलवाड़ा में गेहूं की काफी कमी महसूस हो रही थी। जिलाधीश ने इस गेहूं को नियमित रूप से तथा निर्धारित दरों पर बिकवाया था।

श्री इमामुद्दीन, सस्ते अनाज की दूकान जो सरकार की ओर से खुलवाई हुई है उसमें भागीदार नहीं है और उस समय के कानून में गेहूँ बाहर ले जाने पर कोई प्रतिबन्ध नहीं था तथा उसमें आयात किया हुआ विदेशी गेहूँ भी नहीं मिला हुआ था इस कारण से व्यापारी के विरुद्ध कार्यवाही करने का प्रश्न ही नहीं उठता है।

श्री दयाकृष्ण विजय : क्या यह सही है कि जनता ने शिकायत की थी कि यह जो गेहूं ले जाया जा रहा है आयात किया हुआ है और वह ले जाया जा रहा है ?

श्री बद्रीप्रसाद गुप्ता : शिकायत करने पर जांच की गई और वह सही नहीं पाई गई। फिर भी बाहर ले जाया जा रहा था इसलिए उसे रोका गया और वहीं बिकवा दिया गया।

प्रश्न सं० १११६

श्री अध्यक्ष : श्री लक्ष्मीचन्द।

(अनुपस्थित)

श्री मूलचन्द डागा।

श्रम हितकारी केन्द्र पाली

१११७. श्री मूलचन्द डागा (पाली) : क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे:—
(क) श्रम हितकारी केन्द्र, पाली में कितने कर्मचारी हैं तथा उनकी क्या क्या तनख्वाहें हैं ? सूची दीजियेगा।

(ख) कौन कौन से मासिक, साप्ताहिक व दैनिक पत्र उक्त श्रम हितकारी केन्द्र में मंगाये जाते हैं ? सूची दीजियेगा।

(ग) उक्त केन्द्र पर कुल कितना खर्चा पड़ता है और कितने शख्स प्रति मास सन् १६५८ से इससे लाभ उठाते आ रहे हैं ?

श्रम मंत्री (श्री बद्रीप्रसाद गुप्ता) : (क) सूची संलग्न है।

(कृपया परिशिष्ट २ देखिये)

(ख) सूची संलग्न है।

(श्री बद्रीप्रसाद गुप्ता)

रु० न० पै०

(ग) सन् १९५६-५७ में ६,५६१ -- १४

सन् १९५७-५८ में ११,००७-८२

सन् १९५८-५९ में दिसम्बर १९५८ तक ७७००-९९ व्यय हुए है

कुल खर्च २८,२६९-९५ न०पै०

सन् १९५८ में प्रति माह औसत उपस्थिति इस प्रकार है :—

	पुरुष	महिलायें	बच्चे
जनवरी	४७	७	३८
फरवरी	४०	३	५४
मार्च	३२	७	४७
अप्रेल	३३	८	६५
मई	३३	१४	५८

इस तरह से यह लम्बी लिस्ट दिसम्बर तक की है। आप कहें तो पूरी पढ़ कर सुना दूँ....

श्री मूलचन्द डागा : क्या सरकार यह महसूस करती है कि मज़दूरों की संख्या को देखते हुए श्रम हितकारी केन्द्रों से कम मज़दूर फ़ायदा उठाते हैं ? यह क्यों ?

श्री बद्रीप्रसाद गुप्ता : फ़ायदा उठाने की रुकावट तो नहीं है। सभी फ़ायदा उठा सकते हैं।

श्री मूलचन्द डागा : क्या यह सही है कि इन श्रम हितकारी केन्द्रों में कोई आकर्षण नहीं है और इसलिए मज़दूर नहीं आते हैं और उसका लाभ नहीं उठाते हैं ?

श्री बद्रीप्रसाद गुप्ता : आकर्षण तो बहुत वेग टर्म है। आप आकर्षण किस को मानते हैं ? मैंने भी देखा है इन श्रम हितकारी केन्द्रों को।

श्री मूलचन्द डागा : मज़दूरों को कोई इससे लाभ हो तो वे आवें। वहां न तो कोई शिक्षक है और न वहां पर कोई सामान है।

श्री बद्रीप्रसाद गुप्ता : इसमें जो जो ऑफ़िसर्स पोस्टेड हैं उनकी भी लिस्ट इसमें है। इनमें श्रम हितकारी निरीक्षक, गेम सुपरवाइज़र, प्रौढ़ शिक्षक, महिला सुपरवाइज़र, सिलाई तथा हस्तकला शिक्षिका। ये सारे ऑफिसर्स यहां पर अपॉइन्टेड हैं और बाकायदा बजट सैंक्शन्ड है और मैं माननीय सदस्य से निवेदन करूंगा कि मज़दूरों को उनसे लाभ उठाने को प्रेरित करें।

प्र० सं० १११८

श्री अध्यक्ष : श्री रामचन्द्र।

(अनुपस्थित)

श्री गिरधारीलाल।

ग्राम पंचायत जसरासर द्वारा मुकदमों के फैसले

१११९. **श्री गिरधारीलाल** (नोखा) : क्या स्वायत्त शासन मंत्री निम्न प्रश्न का उत्तर देने की कृपा करेंगे:– (१) ग्राम पंचायत जसरासर, तहसील नोखा की नई पंचायत ने चार्ज सम्भालने के बाद अब तक कितने दीवानी तथा फौजदारी मुकदमों का फैसला किया और फौज़दारी मुकदमों में कितनों को

(श्री गिरधारीलाल)

निर्दोष ठहराया व कितनों को दंडित किया ?

(२) क्या यह सही है कि कि तहसील पंचायत नोला ने कई बार ग्राम पंचायत जसरासर से मुकदमों को अन्य जगह स्थानान्तरण किये जाने सम्बन्धी आज्ञायें जारी कीं ? अगर हां, तो किस किस तारीख को ?

(३) उक्त आज्ञाओं में से ग्राम पंचायत ने कितनी आज्ञाओं का पालन किया ?

उपमन्त्री, स्वायत्त शासन विभाग (श्री दौलतराम सारण) : (१) दीवानी ४, फौज़दारी ३० फैसले किये। फौज़दारी में २२ निर्दोष अपराध व ८ मुकदमों में दंडित किया गया।

(२) जी हां।

(१) १०-१०-५८

(२) २५-११-५८

(३) ३०-१२-५८

(४) १२-२-५६

(३) एक भी आदेश का पालन नहीं किया।

श्री गिरधारीलाल : क्या यह सही है कि पंचायत एक्ट की धारा ५६ के तहत अगर कोई तहसील पंचायत ट्रांसफ़र सम्बन्धी आज्ञा जारी करे और उसके मुकदमे का ग्राम पंचायत फैसला कर दे तो वह अवैधानिक माना जायेगा ?

श्री दौलतराम : जी हां।

श्री गिरधारीलाल : तहसील पंचायत से ग्राम पंचायत ने इस तरह की आज्ञा जारी होने के बाद में कितने मुकदमों का फैसला किया ?

श्री दौलतराम सारण : यह अलग प्रश्न है इसका इस समय मैं उत्तर नहीं दे सकता।

श्री गिरधारीलाल : यह अलग प्रश्न तो नहीं है।

श्री अध्यक्ष : वह तो साफ कहते हैं कि आज्ञा का पालन नहीं किया गया।

श्री गिरधारीलाल : उसके खिलाफ में आपने क्या कार्यवाही की ?

श्री दौलतराम सारण : हमें जानकारी मिली उसके बाद में हमने ग्राम पंचायत का जवाब-तलब किया है।

श्री मोहरसिंह (चुरू) : कितने दिन हो गए आपको जानकारी मिले हुए ?

श्री दौलतराम सारण : अभी थोड़ें दिन हुए हैं।

श्री गिरधारीलाल : इस परिस्थिति को सुधारने के लिए सरकार आगे के लिए क्या कदम उठायेगी ?

श्री दौलतराम सारण : जो शिकायतें आई हैं उनकी जांच करके जो पंचायत एक्ट में प्रावधान है उसके अनुसार कार्यवाही की जायेगी।

श्री गिरधारीलाल : उक्त ग्राम पंचायत तहसील पंचायत को मुकदमों की मूल मिसल भी नहीं भेजती है, क्या कारण है ?

श्री दौलतराम सारण : अब यह प्रश्न तो ऐसा है कि जिसका निश्चित उत्तर नहीं दिया जा सकता कि मूल मिसल भेजते हैं या नहीं। लेकिन जो शिकायत है उसके लिए मैंने बतलाया कि इन इन तारीखों को तहसील पंचायत ने आज्ञा जारी की और ग्राम पंचायत ने उनका पालन नहीं किया। अब मूल मिसल नहीं भेजते तो यह तो मैं नहीं कह सकता।

श्री गिरधारीलाल : इन्क्वायरी का रिज़ल्ट कब तक आ जायेगा ?

श्री दौलतराम सारण : वहां से आते ही।

श्री मूलचन्द डागा (पाली) : जिन मुकदमों का फैसला स्टे ऑर्डर होने के बाद हो जाता है उसकी जांच बाद में कराते हैं ?

श्री बद्रीप्रसाद गुप्ता (स्वायत्त शासन मंत्री) : वह तो ट्रान्सफर की आज्ञा हुई है। एक मुकदमा दूसरी जगह ट्रान्सफर होता है और उस आज्ञा को नहीं माने तो उसके खिलाफ कार्यवाही करेंगे। वैसे कानूनन तो हम कुछ नहीं कर सकते।

श्री मूलचन्द डागा : ट्रान्सफर होने का मतलब यह हुआ कि मुकदमा स्टे हो जाना चाहिए नहीं तो ट्रान्सफर होने से फायदा क्या हुआ ?

श्री बद्रीप्रसाद गुप्ता : यह तो तहसील पंचायत के देखने की बात है। गवर्नमेंट के पास तो इसके मुताल्लिक इतना ही अख्तियार है कि उसको नोटिस देंगे कि तुमने बेजा कार्यवाही क्यों की ? जो कानूनन असर होगा वह तो होगा ही।

श्री अध्यक्ष : नेक्स्ट. श्री शिवचरणदास।

श्री गिरधारीलाल : अध्यक्ष महोदय, एक प्रश्न और है। माननीय अध्यक्ष महोदय, आज तक उस ग्राम पंचायत ने तहसील पंचायत से ट्रांसफर की आज्ञायें जारी होने के बाद भी ८ मुकदमों का फैसला किया है और उनमें जुर्माना किया और मूल मिसल तक जिनके ऊपर मुकदमा चलता है उसको नहीं दी है। आज तक सो ऑर्डर्स दिये हैं जिनको नहीं माना है। उनके खिलाफ आप क्या कार्यवाही करेंगे ?

श्री बद्रीप्रसाद गुप्ता : तहसील पंचायत ने ऑर्डर्स दिये हैं उनको ठीक करने का, मंजूर कराने का अधिकार गवर्नमेंट के पास नहीं है। अब उसमें तो अधिकार इतना ही है कि अगर तहसील पंचायत का ऑर्डर नहीं माना तो उसको नोटिस देकर कार्यवाही करेंगे।

श्री भीमसेन : आज्ञाओं के बावजूद भी वहां की पंचायत ने जुर्माना वसूल किया और आज्ञा नहीं मानी।

श्री दौलतराम सारण : अगर किये हैं तो जैसा हमने कहा कि जांच की जायेगी और आदेश भंग किये हैं तो नियमानुसार कार्यवाही की जायेगी। मुकदमों के फैसले किये हैं तो उनमें अपील करनी चाहिए और उन अपीलों को मंजूर करने का अधिकार तहसील पंचायत को है।

श्री अध्यक्ष : श्री शिवचरणदास।

तहसील मांडल के पटवारी

११२०. **श्री शिवचरणदास** (मांडल–श्री रामकरणसिंह द्वारा पूछा गया) :

क्या राजस्व मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे:—(क) तहसील माण्डल में माह फरवरी, सन् १९५६ में पटवारी के पद पर कौन कौन कर्मचारी कहां कहां तैनात थे तथा वे पिछले कितने समय से वहीं तैनात हैं? कृपया सूची सदन की मेज़ पर रखें।

(ख) साधारणतया पटवारियों के स्थानान्तरण का क्या नियम है ?

(ग) क्या मांण्डल तहसील के उपरोक्त पटवारियों का नियमानुसार स्थानान्तरण हुआ है ?

उप-मंत्री, राजस्व विभाग (श्री सम्पतराम) : (क) सूची सदन की मेज़ पर रख दी गई हैं।

(कृपयां परिशिष्ट ३ देखिये)

(ख) सब डिवीज़नल ऑफिसर अपने सब डिविज़न में तथा ज़िलाधीश अपने जिले में पटवारी का प्रशासनिक सुविधानुसार स्थानान्तरण कर सकते हैं।

(ग) जी हां।

श्री अध्यक्ष : श्री दलपतसिंह।

एक जिले से दूसरे जिले में धान ले जाना

११२१. **श्री दलपतसिंह** (आबू) : क्या खाद्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :-

(क) क्या एक जिले से दूसरे जिले में कोई भी व्यापारी धान ले जा सकता है ?

(ख) अगर हां, तो सिरोही जिले के आबू रोड, पिन्डवाड़ा व स्वरूपगंज के व्यापारियों को कोटरा तहसील से मक्का व दीगर अनाज ले जाने से रोकने के क्या कारण हैं ?

मंत्री, खाद्य विभाग (श्री बद्रीप्रसाद गुप्ता) (क) जी हां, ले जा सकता है।

(ख) किसी भी तहसील से अनाज की निकासी पर प्रतिबन्ध नहीं है तो कोटरा तहसील से मक्का व दीगर अनाज ले जाने की रोक का प्रश्न ही नहीं उठता है। सिर्फ जो नया प्रतिबन्ध लगाया गया है उसके अनुसार बोर्डर एरिया जो पाकिस्तान से मिलता है वहां १० मील के अन्दर बिना परमिट के मूवमेन्ट बन्द है।

श्री मुरलीधर व्यास (बीकानेर सिटी): अध्यक्ष महोदय, इस संबन्ध में हमेशा यह कहा जाता है कि एक जिले से दूसरे जिले में अनाज ले जा सकते हैं। परन्तु गंगानगर से बीकानेर को गेहूं नहीं ला सकते, दूसरी चीज़ नहीं आ सकती। इस प्रकार का प्रतिबन्ध लगा हुआ है और कलेक्टर बीकानेर लाने के लिये इज़ाज़त नहीं देता, यह कहां तक सही है ? इसके लिए स्पष्टीकरण होना चाहिए।

Page No.25

श्री बद्रीप्रसाद गुप्ता : इसके लिए मैंने पहले भी स्पष्टीकरण कर दिया है। मैं कहता हूँ कि ऐसा नहीं है। अगर ऐसा है तो आप बता दीजिए मैं कलेक्टर से पूछ लूंगा। वह आज ही यहां मौजूद हैं। इसमें डाउट की कोई बात नहीं है। पहले मैंने ऐसा कहा था कि कलेक्टर को सीज़ करने की पावर्स थी इसलिये वह ऐसा करते थे पर अब ऐसी कोई बात नहीं है और रुकावट अब कोई नहीं है।

श्री मुरलीधर व्यास : आज के १५–२० दिन पहले बीकानेर के व्यापारियों ने गंगानगर से माल मंगाया तो कलेक्टर ने उसके ऊपर रोक लगा दी। इधर तो अकाल पड़ा हुआ है और उधर माल नहीं आने देते तो या तो आप यहां से कोई आॅर्डर्स दे दें कि इस प्रकार का प्रतिबन्ध न हो। अभी तक इसके बारे में कोई फ़ैसला नहीं हुआ।

श्री बद्रीप्रसाद गुप्ता : आप पहले कलेक्टर से जानकारी कीजिएगा। मैंने कहा कि जो पाकिस्तान की बोर्डर मिलती है उसके १० मील के एरिया के अन्दर मूवमेन्ट बिना परमिट के नहीं होगा, ऐसी आज्ञा अभी हाल ही में निकली है। बाकी प्रतिबन्ध नहीं लगाने की हिदायतें हमने भेज दी हैं बल्कि दो बार भेज दी हैं।

श्री गिरधारीलाल : यह रुकावट किस तारीख से हटाई गई है?

श्री बद्रीप्रसाद गुप्ता : रुकावट थी ही नहीं लेकिन कलेक्टर को पहले सीज़ करने की पॉवर्स थीं और इस कारण वह दूसरी जगह नहीं जाने देते और अनाज की कमी भी थी। लेकिन अब ऐसा नहीं है।

श्री अध्यक्ष : श्री रामकरणसिंह

बड़नगर और राजनूता ग्रामों में द्वितीय योजना के अन्तर्गत हॉस्पिटल व डिस्पेन्सरी खोलने के सम्बन्ध में

११२२. रामकरण सिंह (कोटपुतली) : क्या स्वास्थ्य मंत्री निम्न प्रश्न का उत्तर देने की कृपा करेंगे :—

तहसील कोटपुतली के बड़नगर और राजनूता गांव में हॉस्पिटल और डिस्पेन्सरी कब तक खोल दिये जावेंगे?

उप-मंत्री स्वास्थ्य (श्री भीखाभाई) : इस प्रकार का कोई प्रश्न सरकार के विचाराधीन नहीं है।

श्री रामकरणसिंह : क्या यह सही नहीं है कि डाइरेक्टर मेडीकल ने राजनूता ग्राम पंचायत के पंच के प्रार्थनापत्र में यह लिखा है कि हमारे यहां डिस्पेन्सरी खोलने के लिए १९५८–५९ में लिस्ट तैयार होगी उसमें राजनूता का नाम दर्ज कर लिया जायेगा।

श्री भीखाभाई : इस प्रकार की कोई जानकारी नहीं है। अलबत्ता वहां एक नवयुग मण्डल है उसके सेक्रेटरी ने डाइरेक्टर को पत्र लिखा है उसमें यह लिखा था कि एक आदमी एक मकान देने के लिए तैयार है लेकिन उसके बाद में कोई पत्र व्यवहार नहीं हुआ है।

श्री रामकरणसिंह : यह तो आप बड़नगर के लिए फरमा रहे हैं मैं राजनूता के लिए कह रहा हूँ वहां की पंचायत को लिखा है कि १९५८–५९ की लिस्ट तैयार

Page No.26

(श्री रामकरणसिंह)

होगी उसमें राजनूता का नाम दर्ज कर लिया जायेगा।

श्री बद्रीप्रसाद गुप्ता : मैं समझता हूँ कि ऐसी बात नहीं हो सकती है। उसका कारण यह है कि प्राइमरी हैल्थ सेन्टर केवल ब्लॉक एरियाज़ में खुलते हैं। कोटपुतली में ब्लॉक नहीं खुला तो प्राइमरी हैल्थ सेन्टर खोलने का सवाल नहीं आता है।

श्री रामकरणसिंह : डाइरेक्टर साहब ने स्वीकार किया है तो अब उस पर विचार होगा क्या ?

श्री बद्रीप्रसाद गुप्ता : विचार मैंने उत्तर दिया वही होगा। डाइरेक्टर साहब ने कहा है तो मैं उनसे पूछूंगा कि क्या बात है ?

श्री रामकरणसिंह : डाइरेक्टर साहब ने हमको सूचित किया है ५८-५९ में सूची में ले लिए जायेंगे। ऐसा पत्र अगर उन्होंने दिया है तो क्या उस पर विचार किया जायगा ?

श्री बद्रीप्रसाद गुप्ता : हम उसी दृष्टिकोण से काम करते हैं। डाइरेक्टर साहब ऐसा नहीं कह सकते हैं, क्योंकि यह बिल्कुल स्पष्ट है। हाउस को बता देना चाहता हूं कि जहां पर इन दो सालों में डिस्पेन्सरी नहीं खोली गई है वहां प्राइमरी हैल्थ सेन्टर खोले जायेंगे उनके नाम पहले ही माननीय सदस्य को बतला दिये गये हैं।

श्री रामकरणसिंह : ऐसा पत्र अगर डाइरेक्टर का है ग्राम पंचायत का तो क्या उस पर विचार किया जा सकता है ?

श्री अध्यक्ष : विचार नहीं करेंगे। डाइरेक्टर को ज़रूर पूछ लेंगे कि ऐसा क्यों लिखा है ? श्री रावराजा सरदारसिंह।

श्री. पी. के. चौधरी (फुलेरा) : Point of order, Sir. I object to this question being answered here. It was a privat meeting of the District Congress Committee and the Hon'ble Minister has attended it in his personal capacity and I don't think it is advisable that a meeting of the Congress Committee or what transpires there should be a subject matter of discussion in the House. I object to this question being answered.

श्री जगदीशप्रसाद माथुर (सीकर) : मंत्री महोदय ने आश्वासन दिया और उस मीटिंग में जाने का टी. ए. और डी. ए. चार्ज किया है तो यह माना जाना चाहिए कि वे सरकारी काम पर गये थे।

श्री पी० के० चौधरी : District Congress Committee meeting is a camera meeting. It is not allowed to be repotred in public. A meeting of a political party which is attended by the Hon'ble Minister in his personal capacity as a member of the party shou l not be subject matter of a discussion in the House and it will lead to very bad precedents in future also.

श्री दामोदरलाल व्यास : Neither this assurance was given in the Congress Committee meeting nor this

(श्री दामोदरलाल व्यास)

question was discussed there. It is entirely a separate thing. It has nothing to do with the meeting of the Congress Committee. I would like to assure the Hon'ble Member that so far as the question is concerned, it has nothing to do with the District Congress Committee.

श्री अध्यक्ष : He said he did go to attend the meeting there. What transpired there is not the subject matter of the question.

श्री दामोदरलाल व्यास : Now I will answer the question.

(१) जी हां।

(२) १६७५) रु. राजस्व विभाग द्वारा स्वीकृत किये गये। समाज कल्याण विभाग से नहीं।

(३) ५० प्रतिशत जन सहयोग नकद अथवा मजदूरी के रूप में जनता (हरिजनों) से नहीं मिलने के कारण नालियां बनाये जाने के काम में नहीं लगाये जा सके।

रावराजा श्री सरदारसिंह (उनियारा) क्या माननीय मन्त्री महोदय हरिजन बस्ती में आये थे और वहां पर प्रजा ने कहा था कि वहां पर नालियां लगाने के वास्ते कुछ सहायता मिलनी चाहिए?

श्री पी० के० चौधरी : Sir, before the question was put, the Hon'ble Revenue Minister has replied. Rao Raja Sardar Singh never put the question.

श्री दामोदरलाल व्यास : I thought you were representing him.

हरिजन बस्ती के सुधार के लिए दिया गया आश्वासन

१९२३. **रावराजा श्री सरदारसिंह** (उनियारा) : क्या राजस्व मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे:—

(क) क्या यह सही है कि राजस्व मन्त्री तारीख ७. ६. ५८ को डिस्ट्रिक्ट कांग्रेस कमेटी की बैठक में भाग लेने उनियारा आये थे?

(ख) अगर हां, तो क्या उन्होंने समाज कल्याण विभाग से उनियारा हरिजन बस्ती के सुधार के लिये १८०० रुपये दिलवाने का वायदा किया था?

(ग) अगर हां, तो क्या उस रकम को जिस कार्य में लगना उचित था लगवा दी गई और अगर नहीं, तो क्यों नहीं?

आपने कहा था सहायता के लिए कि दिलायेंगे और बाकी इतने रुपये सहायता के रूप में इकट्ठे करने पड़ेंगे।

श्री दामोदरलाल व्यास : अध्यक्ष महोदय, यह मैंने अर्ज किया कि जितना रुपया राज्य से मन्जूर किया गया है उतने का श्रमदान के रूप में या संपत्तिदान के रूप में वहां से मिलना चाहिए। मगर मुझे मालूम हुआ कि पैसों की बहुत कोशिश करने पर भी श्रमदान या किसी प्रकार से सहयोग देने से इन्कार कर दिया इसलिये वह रुपया काम में नहीं लाया गया। माननीय सदस्य जो प्रश्न पूछ रहे हैं उनको भी कई दफा कहा कि आप अपनी कॉन्स्टिटुएन्सी के लाभ के लिए कोशिश करके हरिजनों

(श्री दामोदरलाल व्यास)

की मदद करें, और अगर वे खुद नहीं कर सकते हैं तो आप खुद समर्थ हैं चन्दा करने में अपना सहयोग दें। मगर कुछ भी नहीं किया गया। बल्कि हमने तो यहां तक कहा कि ५० परसेन्ट नहीं तो कम से कम २५ पर्सेन्ट ही दिलायेंगे तो और रुपया देने को तैयार हैं।

रावराजा श्री सरदारसिंह : माननीय मन्त्री बतायेंगे कि रकम देना स्वीकार किया था तो किस व्यक्ति को दिया था, किस को कहा था ?

श्री दामोदरलाल व्यास : कलेक्टर साहब टोंक के नाम वह रकम मन्जूर हुई थी। उन्होंने मौके पर जाकर हरिजनों को डिटेल्स में समझाया है। माननीय सदस्यों को भी कई दफ़ा कहा है।

रावराजा श्री सरदारसिंह : कौन कौन सी तारीख को कहा। मैं कहता हूं कि मुझ से एक रोज भी नहीं कहा।

श्री रामकरणसिंह (कोटपुतली) : क्या हरिजन बस्तियों के लिये इस तरह से देने का कहीं प्रावधान है ?

श्री दामोदरलाल व्यास : बस्तियों को वर्षा से नुकसान पहुंचता है उस तरह का एक प्रावधान है।

रावराजा श्री सरदारसिंह : मैं निवेदन करूंगा माननीय मन्त्री महोदय से कि यह हाउस है कोई चन्डूखाना नहीं है कि खड़े होकर बिना कहे ही कह देते हैं कि आप से कहा है। मैंने आप से कहा ?

श्री श्रीभानसिंह (बयाना) : इस प्रावधान के मुताबिक वास्तव में २५ पर्सेन्ट होना चाहिए या ५० पर्सेन्ट होना चाहिये।

श्री दामोदरलाल व्यास : स्पेशल केस में वह रिड्यूस किया जा सकता है। हरिजन दे नहीं सकते थे।

एक माननीय सदस्य : ऐसा रिडक्शन देने के लिए कोई दरख्वास्त आई थी ?

श्री चन्दनमल बैद (सरदारशहर) : स्पेशल प्रावधान टोंक जिले में ही लागू होता है या दूसरे जिलों में भी ?

श्री दामोदरलाल व्यास : उस प्रावधान के अन्दर ज्यादातर सारा पैसा जयपुर ज़िले में ही खर्च हुआ है।

श्री चन्दनमल बैद : रुपया सेन्क्शन होने से पहले ५० पर्सेन्ट जनता की तरफ से कर दिया गया था क्या ?

श्री दामोदरलाल व्यास : जी हां, देना स्वीकार किया था।

श्री चन्दनमल बैद : क्या इस प्रकार से उनका लिखित में दिया था ?

श्री दामोदरलाल व्यास : हरिजनों में मैं गया था तो उन्होंने कहा था कि कर देंगे, उनकी दरख्वास्त भी थी।

रावराजा श्री सरदारसिंह : हरिजनों में जब आप मौजूद थे तो क्या मुझे बुलाया था आपने ?

श्री दामोदरलाल व्यास : मैंने नहीं कहा कि आप मौजूद थे।

Page No.29

श्री रामकरणसिंह : क्या फ्लड और फायर के केस में इस तरह की सबसिडी देने में किसी प्रकार का श्रमदान या संपत्तिदान देना आवश्यक नहीं समझा जाता है ?

श्री दामोदरलाल व्यास : यह फ्लड या फायर का केस नहीं है।

इस तरह से फ्लड आता है और मकान और बस्तियों को नुकसान पहुंचता है तो इस तरह की सबसिडी दी जाती है। जयपुर शहर में चांदपोल के बाहर की बस्तियों को उस से तमाम सड़कों का निर्माण कराया गया है और तालाबों की नाकेबन्दी कराई गई थी। बजट का सारा पैसा उस साल जयपुर में ही खर्च हुआ है।

प्रश्न संख्या ११२४

श्री अध्यक्ष : श्री रामेश्वरदयाल।

(अनुपस्थित)

कस्बा बाड़ी के जच्चाखाने का भवन

११२५. **श्री सूबेदारसिंह** (बाड़ी) : क्या स्वास्थ्य मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या यह सही है कि कस्बा बाड़ी, ज़िला भरतपुर में जनता ने एक जच्चाखाना बनाने के लिये भवन निर्माण किया ?

(ख) उक्त भवन में सरकार ने कितना रुपया दिया है और जनता का कितना रुपया लगा है ?

(ग) क्या उक्त भवन को सरकार पूरा कराने के लिये तैयार है ? यदि हां, तो कब तक, यदि नहीं, तो क्यों ?

उप मंत्री स्वास्थ्य विभाग (श्री भीखाभाई) : (क) अभी तक जनता द्वारा भवन का निर्माण तो नहीं हुआ परन्तु सरकार से इस सम्बन्ध में बातचीत चल रही है।

(ख) प्रश्न उपस्थित नहीं होता।

(ग) प्रश्न उपस्थित नहीं होता।

श्री सूबेदारसिंह : भवन कितना बन गया है मैंने यह पूछा है और आप कहते हैं कि बना ही नहीं। उसकी बिल्डिंग बन चुकी है।

श्री भीखाभाई : बिल्डिंग बन गई होगी लेकिन सरकार की तरफ़ से कोई नहीं बन रही है।

श्री सूबेदारसिंह : सरकार ने ३ हज़ार रुपया दिया है।

श्री भीखाभाई : डेवलपमेंट डिपार्टमेंट से मिला होगा।

श्री सूबेदारसिंह : डेवलपमेंट डिपार्टमेंट सरकार का विभाग नहीं है क्या ?

श्री भीखाभाई : हमारे महकमें का नहीं है।

श्री सूबेदारसिंह : आधा जनता ने पैसा लगाया है तो क्या सरकार उतना ही पैसा लगाने को तैयार है ?

श्री भीखाभाई : जी नहीं।

श्री सूबेदारसिंह : क्यों ?

श्री भीखाभाई : इसलिए कि सेकिन्ड फ़ाइव ईयर प्लान के अन्दर मेटरनिटी होम और चाइल्ड सेन्टर्स के लिए कोई प्रावधान नहीं है। अलबत्ता यह देखा जाता है कि दान वगैरह काफी होता है तो स्पेशल कुछ सेन्क्शन लेकर रुपया दिया जाता है।

श्री सूबेदारसिंह : क्या यह सही है कि राजस्थान में बहुत सी ऐसी नगरपालिकाएं हैं जहां कि सरकार ने अपने ही पैसों से इस प्रकार के भवनों का निर्माण किया है ?

श्री भीखाभाई : इस प्रकार का प्रोविज़न यहां पर नहीं रखा है इसलिए यह प्रश्न नहीं उठता है।

श्री सूबेदारसिंह : जयपुर में आप खुद हॉस्पिटल बनाते हैं और जनता एक पैसा भी नहीं देती है और न आप लेते हैं तो वहां नगरपालिकाओं के लिए क्यों ऐसा रखा है ?

मन्त्री स्वास्थ्य विभाग (श्री बद्रीप्रसाद गुप्ता) : वहां पर अस्पताल बने हुए हैं और यदि बच्चे पैदा करने में माननीय सदस्यों को दिक्कत होगी तो विचार किया जायगा।

श्री सूबेदारसिंह : बच्चे तो पैदा होते ही हैं। बच्चे पैदा करने में आपकी आवश्यकता नहीं है।

(हंसी)

वहां भवन की बात है अगर यहां बनाते हैं तो वहां क्यों नहीं बनाते हैं ?

श्री अध्यक्ष : नेक्स्ट।

लक्ष्मणगढ़ (सीकर) में हैल्थ सेन्टर

११२६. **श्री किशनसिंह बट्टड़** (लक्ष्मणगढ़) : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

लक्ष्मणगढ़ (सीकर) के प्रस्तावित हैल्थ सेन्टर की योजना अब तक कार्यान्वित क्यों नहीं हुई है जब कि वहां जनता उक्त सेन्टर के लिये मकान बना कर देने के लिये तैयार है ?

उप मन्त्री स्वास्थ्य विभाग (श्री भीखाभाई) : १७-१०-५८ को लक्ष्मणगढ़ (सीकर) में एक प्राइमरी हैल्थ सेन्टर खोल दिया गया है। सेन्टर इस समय एक धर्मशाला में स्थित है। इसके भवन निर्माण का कार्य अभी तक किन्हीं कारणों से प्रारम्भ नहीं किया गया था, क्योंकि दो सज्जन भवन दान देना चाहते थे और यह प्रश्न सरकार के विचाराधीन था। लेकिन श्री दामोदर गोपाल गनेरीवाल ने भवन दान देने से इन्कार कर दिया है इसलिए श्री रामेश्वरदास सोडानी का दान स्वीकार किया गया है।

श्री मूलचन्द डागा (पाली) : रामेश्वरदास सोडानी ने ८ दिसम्बर ५८।क ६०,०००) रु० कम्प्लीट दे दिया है सरकार से एग्रीमेंट हो चुका है। जब सरकार ने अपनी स्वीकृत देदी है और एग्रीमेंट लिख लिया गया है तो फिर क्या बात है ?

श्री भीखाभाई : एग्रीमेंट अभी तक नहीं लिखा गया है।

Page No.31

श्री अध्यक्ष : प्रश्न समाप्त हुए।

श्री मोगजीभाई (बांसवाड़ा) : अध्यक्ष महोदय, ११०४ नंबर के प्रश्न का उत्तर दिलवा दिया जाय।

श्री अध्यक्ष : प्रश्न संख्या ११०४

वांसवाड़ा समाज कल्याण विभाग की मोटर मय लाउड स्पीकर पुलिस को दिये जाने के सम्बन्ध में

११०४. श्री मोगजीभाई (बांसवाड़ा): क्या समाज कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे : (क) क्या यह सत्य है कि समाज कल्याण विभाग, बांसवाड़ा की मोटर मय लाउड स्पीकर के १ दिसम्बर, ५८ से ३१ दिसम्बर, ५८ तक पुलिस थाना बांसवाड़ा को दी गई थी? यदि हां, तो क्यों?

(ख) क्या यह सत्य है कि उक्त मोटर के साथ ड्राइवर व पेट्रोल का तमाम खर्च समाज कल्याण विभाग द्वारा ही उठाया गया था? अगर हां, तो कुल कितना खर्च किस किस कार्य पर किया तथा उक्त मोटर पुलिस के अधिकारियों ने किस उपयोग में ली?

(ग) क्या यह सही है कि उक्त मोटर मय ड्राइवर के खर्च सहित पुलिस को दिये जाने का आदेश संबंधित विभाग के वरिष्ट अधिकारियों से नहीं लिया गया था? यदि हां, तो क्यों और अगर लिया गया है, तो किस के आदेश से दी गई?

उप समाज कल्याण मन्त्री (श्री भीखाभाई) : (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

(ग) प्रश्न ही नहीं उठता।

श्री मोगजीभाई : आपने उत्तर दिया "जी नहीं" लेकिन यह गलत उत्तर है। उनकी मोटर वहां गई है और उसे काम में लिया है।

श्री भीखाभाई : हमारी जानकारी के अनुसार पुलिस को समाज कल्याण की मोटर नहीं दी गई है।

श्री पी० के० चौधरी (फुलेरा) : क्या उनके पास डिस्ट्रिक्ट पूल की मोटर थी?

श्री भीखाभाई : उनकी खुद की मोटर है।

श्री गिरधारीलाल (तोंखा) : आपने 'जी नहीं' किस आधार पर कहा? किस अधिकारी से जांच करवाई?

श्री भीखाभाई : हमारे विभाग से।

श्री अध्यक्ष : प्रश्न समाप्त हुए।

गैर सरकारी संकल्प

श्री मनोहर कोठारी।

श्री दामोदरलाल व्यास (राजस्व मन्त्री) : अध्यक्ष महोदय, इससे पहले कि यह विधेयक विचारार्थ लिया जाय मैं आपके ज़रिये माननीय सदस्यों से प्रार्थना करूंगा कि पार्लियामेंट में इस प्रकार का बिल पब्लिश हो चुका है। उस बिल को देखने से मालूम होगा कि उस बिल के साथ जो फ़हरिस्त दी हुई है उसमें साफ दर्ज है कि स्टेट्स में यदि इस प्रकार के कानून बन गये हैं तो उनको रिपील

(श्री दामोदरलाल व्यास)

कर दिया जायगा। इसका मतलब यह है कि सेन्ट्रल कानून ही सब स्टेट्स में रायज़ होगा। अव्वल तो यह बनाते बनाते ही पेन्डिग रह जायगा और बन गया तो रिपील हो जायगा। इसलिये इसको पास करना उचित नहीं होगा।

डॉ० बहादुरसिंह (धौलपुर) : इस बिल की पूर्ण हत्या हो जायगी, इसकी संभावना है।

श्री मनोहर कोठारी (कुंभलगढ) : अध्यक्ष महोदय, जो बिल पार्लियामेंट के सामने रखा गया है मैं समझता हूं उसमें काफी समय लगने की संभावना है और इस तरह का सामाजिक महत्व का बिल हमारे प्रान्त में होना जरूरी है इस दृष्टि से इसे पास करना चाहिये। और मान लीजिये यदि दो तीन साल में वह बिल पास हो जाता है तो दूसरी स्टेट्स के कानून की जो दशा होगी वह हमारे यहां के कानून की भी हो जायगी।

श्री पी० के० चौधरी (फुलेरा) : We don't want to waste our time Sir.

श्री दामोदरलाल व्यास : Why pass a Bill which will not be on the statute book at all? It is definite that as long as a Bill is before the Parliament no consent will be given and if the consent is given...

श्री मुरलीधर व्यास (बीकानेर सीटी): इसको यदि इतना जल्दी भी पास कर दिया गया तो भी चार छः महीनों में कोई नयी चीज़ होने वाली नहीं है। इसलिये अभी इसे पास करने की कोई आवश्यकता प्रतीत नहीं होती।

श्री पी. के. चौधरी : I think the Hon'ble Speaker should exercise his discretion and rule out this Bill. On the last occasion also the Hon'ble Member was not present and it was recorded in the proceedings that it has lapsed. I don't know how it has come up again. But even if it has come, the Hon'ble Speaker should rule it out.

श्री मनोहर कोठारी : अध्यक्ष महोदय,

श्री अध्यक्ष : जहां तक लैप्स का प्रश्न है लैप्स होता नहीं है....

श्री चंदनमल बैद (सरदार शहर) : नोटिस लैप्स हो गया।

श्री अध्यक्ष : नोटिस वापिस दे दिया। माननीय सदस्य यदि आगे नहीं बढ़ना चाहें तो अच्छा रहेगा।

श्री पी० के० चौधरी: Has he given 15 days' notice again. This may be verified from the Secretariat records and then a ruling may be given

श्री अध्यक्ष : He has given notice,

श्री पी० के० चौधरी : But whether it is in time. That should be verified.

श्री मनोहर कोठारी : माननीय अध्यक्ष

(श्री मनोहर कोठारी)

महोदय, मैं समझता हूं कोई बीच में पॉइन्ट ऑफ ऑर्डर रेज़ न करके माननीय सदस्य इन्ट्रप्ट कर रहे है। मैंने ड्यू नोटिस दिया है। नोटिस भी लैप्स नही होता है, माननीय सदस्य को मालूम होना चाहिये कि एक बार जब सिलेक्ट कमेटी ने अपनी रिपोर्ट दे दी है तो यह हाउस की प्रॉपर्टी हो जाती है। ऐसी स्थिति में मेम्बर इन चार्ज प्रजेन्ट नहीं होने से लैप्स होता नहीं है। लेकिन जैसा कि मंत्री महोदय ने आश्वासन दिया है मैं इसको अभी कंसीड्रेशन के लिये प्रस्तुत नहीं करूंगा, लेकिन विड्रॉ भी नहीं करूंगा।

श्री अध्यक्ष : यदि पार्लियामेंट सुस्ती रखे तो जरूर वापिस ले आइये।

६.२५ म० पू०

यातायात विभाग में सुधार हेतु पर्मिट व्यवस्था सम्बन्धी संकल्प

श्री भैरोंसिंह।

(अनुपस्थित)

श्री जगदीशप्रसाद माथुर।

श्री जगदीशप्रसाद माथुर (सीकर) : अध्यक्ष महोदय, मैं संकल्प प्रस्तुत करने से पूर्व आपसे व्यवस्था चाहूंगा। मेरा संकल्प यातायात विभाग से संबंधित है और यातायात मंत्री इस समय उपस्थित नहीं है। प्रश्नोत्तर के समय यातायात मंत्रीजी उपस्थित थे। यातायात मंत्रीजी को उपस्थित होना चाहिये मेरा यह निवेदन है।

श्री रामकिशोर व्यास (गृह मंत्री) : वे उपस्थित नहीं हैं तो हम लोग तो यहां बैठे हैं।

श्री चंदनमल वैद : यातायात मंत्रीजी का यातायात हो गया।

श्री जगदीशप्रसाद माथुर : उनका उपस्थित रहना जरूरी है।

श्री अध्यक्ष : आपकी बहस का उत्तर यातायात मंत्रीजी या अन्य मंत्रीजी जरूर देंगे।

श्री जगदीशप्रसाद माथुर : उत्तर वे ही दें।

श्री दामोदरलाल व्यास : आपकी हर बात का उत्तर तुरन्त मिलेगा। यातायात मंत्रीजी की अनुपस्थिति में उत्तर इधर उधर का नहीं मिलेगा।

श्री जगदीशप्रसाद माथुर : उत्तर तो सरकार की सामुहिक जिम्मेदारी से दिया जायगा। जब कि वे यहां उपस्थित होते हुए भी सदन में नहीं आते है तो यह सदन के प्रति निष्ठा की बात है।

श्री अध्यक्ष : पहले बिल लिया जाने वाला था इसलिए उनको भान नहीं था कि यह संकल्प इतनी जल्दी लिया जायगा। वे यदि यहां पर है तो अवश्य आयेंगे।

श्री दामोदरलाल व्यास: आप भूमिका शुरू करिये यातायात मंत्रीजी आ जायेंगे।

श्री जगदीशप्रसाद माथुर : यदि वे यहां पर उपस्थित हैं तो उनको सदन में जरूर बुलाया जाना चाहिये। यदि काम हो तो बाद में बाहर जा सकते हैं लेकिन यहां होते हुए उनको अवश्य आना चाहिये।

Page No.34

श्री अध्यक्ष : आप बहस शुरू करिये।

कुछ माननीय सदस्य : मंत्रीजी आ गये।

श्री जगदीशप्रसाद माथुर : अध्यक्ष महोदय, मेरा संकल्प इस प्रकार से है : "इस सदन की सम्मति है कि यातायात विभाग में सुधार हेतु वर्तमान परमिट व्यवस्था समाप्त की जावे।"

अध्यक्ष महोदय, हमारे इस सदन में बार बार यातायात विभाग के सम्बन्ध में प्रश्न होते है और प्रश्नों के संबंध में सब प्रकार की मांग की गई। यातायात परमिट की व्यवस्था वर्तमान है। एस. टी. ओ. और आर. टी. ए. की जो ऑथोरिटी है उसके कारण से भ्रष्टाचार बढ़ता है। इस सम्बन्ध में मांग की गई थी कि एस. टी. ए. की ऑथोरिटी को बदला जाय और यह काम किसी जुडिशियल ऑथोरिटी को दिया जाय और उसको न्याय विभाग बना दिया जाय। मंत्रीजी ने स्वयं ने कहा था कि इसकी क्या आवश्यकता है, मैं स्वयं जुडिशियल माइन्ड का हूँ। वे खुद जुडिशियल माइन्ड के हैं या नहीं इसका निर्णय राजस्थान उच्च न्यायालय ने कर दिया है और उससे जो थुका फजीती हुई है और जो ऑथोरिटी का अपमान हुआ है वह राजस्थान सरकार के लिये शर्म की बात है। राजस्थान हाई कोर्ट ने निर्णय दिया है कि वर्तमान अधिकारी अयोग्य है, उनको इस महत्वपूर्ण स्थान पर बैठाना नहीं चाहिये था। जब हाई कोर्ट ने निर्णय दिया है तो मूल ही गलत है। हाई कोर्ट ने जब ऐसा निर्णय दिया है तो यह समझना होगा कि जितने निर्णय उस ऑथोरिटी ने किये हैं वे सब पक्षपात पूर्ण हैं। यदि ये निर्णय पक्षपात पूर्ण नहीं होते तो मोटर पालिका वालों को क्यों हाई कोर्ट में जाना पड़ता और निर्णयों को चुनौती देनी पड़ती। चुनौती इसलिये दी गई कि जितने निर्णय लिये गये थे वे सब पक्षपात पूर्ण थे और गैर कानूनी थे। पक्षपात पूर्ण और गैर कानूनी निर्णय इसलिये लिये गये कि वे न्याय अधिकारी या जुडीशियल अधिकारी नहीं थे। जब इस प्रकार के निर्णय लिये गये तो हाई कोर्ट में चुनौती दी गई और हाई कोर्ट ने स्वीकार किया कि वर्तमान व्यवस्था गलत है इसमें राज्य सरकार को हस्तक्षेप करना चाहिये। उस व्यवस्था में राज्य सरकार को हस्तक्षेप करना चाहिए। यदि हम देखे कि यह किस प्रकार की व्यवस्था है, तो हमको इस प्रकार का आभास होगा कि जो कुछ भी कभी निर्णय हुआ, वह क्योंकि इस प्रकार का निर्णय हुआ। यदि एस० टी० ए० को देखें, तो स्टेट ट्रान्सपोर्ट ऑथोरिटी के चैयरमैन हमारे यातायात मंत्री हैं। इसके साथ ही साथ आर० टी० ए० के सदस्य मनोनीत किये गये हैं। एस० टी० ए० में चेयरमैन के अतिरिक्त रेग्युलर सदस्य में इन्स्पेक्टर जनरल ऑफ पुलिस हैं, डिवीज़नल कमर्शियल सुपरिन्टेन्डेन्ट, वेस्टर्न रेल्वे हैं। इसके साथ साथ गैर सरकारी सदस्यों में श्रीमती सुमित्रा देवी, जोधपुर से मुक्तक लाल सिंघवी, बीकानेर से किशोरीलाल सेठिया, उदयपुर से तेजमल बापना, श्री जवानमल पुरोहित इसके प्रतिनिधि हैं। ये उद्योग के बेसिस पर मनोनीत किये गये हैं। यदि हर सदस्य को देखें, तो उनका इस विभाग से क्या सम्बन्ध है, यातायात विभाग सम्बन्धी सरकारी अधिकारियों को छोड़ दें, उनको छोड़ कर एस० टी० ए० के चेयरमैन, यातायात मंत्री के सम्बन्ध में भी हम क्वेश्चन कर सकते हैं। क्या अधिकारी बनने का उन्हें अधिकार था

(श्री जगदीशप्रसाद माथुर)

उन्हें यह अधिकार था या नहीं, इसके लिए हाई कोर्ट ने निर्णय दे दिया कि वे अयोग्य हैं। तो बाकी के जो गैर सरकारी सदस्य मनोनीत किये गये हैं । सरकार ने जिन सदस्यों को मनोनीत किया है, वे केवल अपने दल के लोग हैं । जो व्यक्ति माननीय मंत्री जी के, राजनैतिक दल का है और उनके प्रति जो निष्ठा रखने वाला है, जिनको कुछ टुकड़ा डालना होता है....

श्री अध्यक्ष : आपका संकल्प परमिट प्रणाली के बारे में है, आप उसके बारे में बोल नहीं रहे हैं।

श्री जगदीशप्रसाद माथुर : जिस ढंग से परमिट प्रणाली स्वीकार की जाती है, जिस ढंग से दोष आया है, जिस प्रकार की दोषपूर्ण प्रणाली है, उसकी भूमिका न दी जाय तो व्यवस्था न आ सकेगी । किन लोगों को परमिट स्वीकार करते हैं किस ढंग से गलतियों को स्वीकार करते हैं...

डॉ० बहादुरसिंह (धौलपुर) : अध्यक्ष महोदय कोरन पूरा नहीं है।

(गणपूरक घंटी के पश्चात् पुनः)

श्री जगदीप्रशसाद माथुर : अध्यक्ष महोदय, जिस प्रकार की एस० टी० ए० की अवस्था है, वही की वही अवस्था आर० टी० ए० की देखते हैं वहां जिस प्रकार के संगठन का निर्माण किया गया है, परमिट स्वीकार करने के लिए, वह एस० टी० ए० से अच्छा नहीं है। जिस प्रकार गैर सरकारी सदस्य मनोनीत किये गये हैं, जिन जिन व्यक्तियों को मनोनीत किया गया है, उनको यदि हम देखें तो पता चलेगा, चाहे जयपुर की एस० टी० ए० को लें, चाहे उदयपुर रीज़न को लें, चाहे बीकानेर रीज़न को लें चाहे किसी रीज़न को लें, आप देखें तो आपको पता लगेगा कि जिन व्यक्तियों को अधिकारी बना दिया गया है, इनमें उन्हीं व्यक्तियों को लाया जाता है जो किसी न किसी प्रकार की व्यवस्था करें कि किन व्यक्तियों को परमिट दिलाना है । किसी प्रकार ऐसे व्यक्तियों को लाना है, जो हमारी इच्छा अनुसार परमिट ग्रान्ट करेंगे। इस प्रकार का ढांचा एस० टी० ए० और आर० टी० ए० का बना रखा है, जिसके कारण इस सदन के सदस्यों को कहना पड़ेगा करप्शन दाई नेम इज़ ट्रान्सपोर्ट डिपार्टमेंट। इस प्रकार का आरोप इस विभाग के प्रति लगाया गया। अब यदि देखें कि किस प्रकार परमिट स्वीकार किये जाते है। पहली स्थिति में रूट तय किये जाते हैं, जिन पर परमिट दिये जायेंगे । फिर एप्लीकेशंन्स ली जाती हैं, गजट में नोटीफाई किया जाता है। उसके बाद एप्लीकेशन ऑथोरिटीज़ के पास जाती है। हो सकता है माननीय मंत्री जी कहेंगे कि जब क्राइटेरिया तय कर रखा है तो कोई व्यक्ति झूठा परमिट नहीं ले सकता है । कोई ले सकता है या नहीं पर मेरा अनुभव है अपने ज़िले का कि एक व्यक्ति जिसे पास मोटर नहीं है, मोटर खरीदने के लिए पैसा नहीं है, कोई कोपारेटिव सोसाइटी नहीं है, जो सरकार से लोन लेकर मोटर खरीदे लेकिन उस व्यक्ति के पास

(श्री जगदीशप्रसाद माथुर)

पांच छः मोटरों के परमिट हैं ! वे परमिट कहां से आये, वे दिये जाते हैं हमारी एस.टी. ए० और आर० टी० ए० ऑथोरिटी के द्वारा। उनका सम्बन्ध होता है किसी व्यक्ति से, वह राजनैतिक पार्टी का व्यक्ति है। वह क्या करता है ? वह मोटर मालिकों से मिलता है और एक परमिट पर ६० रुपयों ५० रुपये महीने ले लेता है और घर बैठे पैसा खाता है। उसको परमिट का उपयोग मोटर मालिक करते हैं। यह एक स्थान का अनुभव है, अपने ज़िले का अनुभव है, राजस्थान के तमाम ज़िलों में एक ज़िला भी ऐसा नहीं होगा, जहां इस प्रकार से गलत परमिट न दिये जाते हों। अभी अजमेर जयपुर रूट का झगड़ा उठा। अजमेर जयपुर रूट पर जिस प्रकार अन्धाधुन्ध परमिट स्वीकार किये गये। मैं एक सज्जन को जानता हूं जिन्होंने कभी मोटर नहीं ली, जिनके पास मोटर का धन्धा नहीं हैं, जो वकालत करते हैं, उनको मोटर का परमिट दिया गया है। उन्होंने सौदे बाज़ी शुरू की और अजमेर जयपुर रूट की परमिट के सौदे बाज़ी में १० हजार में सौदे बाज़ी स्वीकार कर ली। उनका दुर्भाग्य था और माननीय मंत्री जो की गलती थी, कि स्टे मिल गया। जो अजमेर जयपुर रूट पर परमिट जारी किये गये, उन पर स्टे मिल गया और जो उन्हें १० हज़ार की आमदनी होने वाली थी, वह समाप्त हो गई। इनको परमिट देने का अधिकार क्या था, आधार था केवल यह कि पहले दिनों अविश्वास का प्रस्ताव आ रहा था, उस समय वकील सहाब ने भाग दौड़ की थी, इसलिए परमिट मिल गया। हमारी इस प्रकार की व्यवस्था थी, हमने इस प्रकार के लोगों को परमिट देना शुरू किया, इसके कारण जो यातायात विभाग है, उसकी अवस्था गिरती जा रही है। यदि हम जाकर देखे तो मोटर लोगों के पास बेकार पड़ी हैं। अभी अभी सीकर रूट पर आर. टी. ए. द्वारा परमिट दे दिये गये। वे मोटर ले आये। उनमें से तीन चार व्यक्तियों को मैं व्यक्तिगत रूप से जानता हूँ उनमें कोई ड्राइवर है, उनको परमिट दिये, जिससे कि हम जाने कि गरीब आदमियों की राजस्थान सरकार सेवा करती है। वे एस. टी. ए. के पास सिफारिश लेकर आये। कुछ सेठ साहूकारों ने कहा कि इन लोगों को परमिट दे दिये गये हैं, हमारी रोज़ी चली जायगी। एस. टी. ए. के मेम्बर्स ने समझौता किया और उन गरीब लोगों के परमिट कैंसिल हो गये और सेठ लोगों को परमिट ज़ारी किये गये। आज इस प्रकार की व्यवस्था है। यदि यह व्यवस्था रही, अगर इस प्रकार की व्यवस्था से आर. टी. ए. और एस.टी.ए. के द्वारा इस आधार पर पर्मिट मिलते रहे तो इस प्रकार की अवस्था होगी कि जो लोग मोटर खरीद कर चलाना चाहते हैं, उनको परमिट नहीं मिलते हैं और उनकी मोटर बेकार पड़ी रहती है। जो मोटर का धन्धा नहीं करते हैं जो मोटर चलाते नहीं है, उनको पांच छः परमिट मिल जाते हैं। वे इसलिए मिल जाते हैं क्योंकि उनके पास बड़ी सिफारिशें होती हैं। यदि मन्त्री जी की इच्छा हो, तो वे जांच करवायें, लेकिन वे जांच करवायेंगे नहीं क्योंकि एस. टी. ए. के अधिकारी होने के कारण वे खुद दोषी हैं। जिनको गलत परमिट दिये गये हैं, उनकी जिम्मेदारी मन्त्री महोदय, पर है। यदि उनकी इच्छा हो तो वे जांच करवायें, तो मैं समझता हूँ कि अधिक नहीं तो ४० पर्सेन्ट ऐसे आदमी मिलेंगे,

(श्री जगदीशप्रसाद माथुर)

जो यह धन्धा नहीं करते हैं केवल मोटर मालिकों से पैसा लेगा और पैसा लेकर अपना खुद का उद्योग चलायेगा। इस प्रकार ४० पर्सेन्ट केसेज़ माननीय मन्त्री जी को झूठे परमिट के मिलेंगे। लेकिन इस विभाग की जांच नहीं हो सकती, जांच इसलिए नहीं हो सकती क्योंकि माननीय मन्त्री जी ने कहा था कि जुडिसियल ऑफिसर तो मैं हूँ, स्वयं वे जुडिसियल ऑफिसर हैं वे क्यों जांच करवायेंगे, अगर जांच करवायेंगे तो उन्हीं पर आवेगी। इस व्यवस्था में किस प्रकार सुधार ला सकते हैं। इसके अलावा आज मोटर माइलेज़ नहीं मिलता है। कम से कम यह तय करते कि जितनी मोटर हैं वे कितनी चल सकती हैं, वह माइलेज़ तय करते कि अमुक मोटर आपकी खड़ी है, वह इतने माइलेज़ चल सकती है। नहीं तो सेठ लोग गाड़ियां ले जायेंगे और चलायेंगे इसलिए मैं निवेदन करूंगा माननीय मन्त्री महोदय से कि जो स्वयं मोटर चलाते हैं, जो मोटर कन्डक्टर्स हैं, ड्राइवर्स हैं, मज़दूर हैं, वे मोटर खरीद कर मोटर चलायें, सेठों को परमिट न दें। साथ ही आप कम से कम परमिट दें। एक रोड पर अधिक गाड़ियों का परमिट ग्रान्ट करते है तो यह देखें कि उस रूट पर चलने वाले लोगों का खर्चा निकलता है या नहीं। उनको सबसे पहले यह तय करना पड़ेगा कि किस रूट पर कितना माइलेज एक मोटर तय करती है, इतने माइल एक मोटर चल सकती है, एक मोटर को इतना मुनाफ़ा रहेगा, तब उस रूट पर दूसरों को परमिट दें। यह व्यवस्था दूषित है इसमें सुधार करना होगा। मन्त्री महोदय कहेंगे कि यह केन्द्रीय सरकार द्वारा की हुई व्यवस्था है हम इसमें सुधार कैसे कर सकते हैं। पर हम, केन्द्रीय सरकार को सुझाव दे सकते हैं कि इस प्रकार की व्यवस्था से यहां भ्रष्टाचार बढ़ रहा है और हम इस व्यवस्था को समाप्त कर के सुधार करना चाहते हैं।

मन्त्री महोदय डिमान्ड करें कि कौन कौन इस रूट पर गाड़ियां चलाना चाहता है। गाड़ियां वाले आयेंगे इसमें यह व्यवस्था नहीं रहेगी कि आर० टी० ए० जिससे राज़ी है उसको परमिट दे दिया, पर इसमें यह रखा जाय कि जो कन्डिशन्स आपकी हैं उनको सब को जो जो फुलफ़िल करता है उन सब एप्लिकेशन्स को जिस जिस दिन वे आई हैं उसके अनुक्रम से रख कर लाटरी सिस्टम जारी कीजिये ताकि आप पर पक्षपात का आरोप नहीं लगाया जायगा। १० व्यक्तियों को परमिट देना चाहते हैं तो जितनी मोटरों के परमिट देते हैं लाटरी सिस्टम से दीजिये। उद्योग विभाग है उसमें नमक का कोटा देने का प्रश्न आया तो यातायात विभाग की ही तरह जिसको चाहा उसको देने की व्यवस्था की थी, उससे उद्योग विभाग में भ्रष्टाचार फैला और इसकी शिकायतें हुई तो उद्योग विभाग ने लाटरी सिस्टम जारी कर दिया और वह लाटरी भी खुद नहीं खोलते, वहां के एम० एल० ए० सरपंच, पचों को बुला कर खुलवाते हैं तो इससे भ्रष्टाचार बन्द हो गया। यातायात विभाग में भी यही व्यवस्था करें कि लाटरी सिस्टम चला दे। आर० टी० ए० अपनी मर्ज़ी से जिसको चाहे उसको परमिट दे देता है और एस० टी० ए० वाले उनमें से जिसका चाहें कैंसिल कर देते हैं, यह अनुचित है। इस लिये लाटरी सिस्टम जारी किया जाना चाहिये और जिसके नाम लाटरी खुले उनको तीन महीने का नोटिस

(श्री जगदीशप्रसाद माथुर)

दें कि गाड़ी को तीन महीने के अन्दर अन्दर रूट पर लाये और इसके बारे में पूरी तरह से जांच की जाय कि वह उसकी खुद की गाड़ी है कि नहीं। ४० परसेंट लोग परमिट बेचते हैं और ये बिचोलिये महीने में ६०, ७० रुपया बड़ी आसानी से कमा लेते हैं, अजमेर जैसा रूट है वहां तो १५० रुपया लेते हैं बिचोलिये। तो सरकार को इस व्यवस्था को सुधारना चाहिये। किस प्रकार की मोटरों को परमिट दिया जाय किस प्रकार को मोटरों को परमिट नहीं दिया जाय इसमें राजस्थान सरकार अच्छी तरह से व्यवस्था करना चाहे तो अच्छी व्यवस्था कर सकती है। तो मैं मन्त्री महोदय से निवेदन करूंगा कि इस व्यवस्था को बदलें यह आपके लिये भी अच्छा रहेगा। जैसे हाई कोर्ट ने इनकी एस० टी० ए० ऑथोरिटी को अयोग्य मान कर उसके फैसले को खत्म कर दिया। इस तरह की व्यवस्था के कारण मन्त्री महोदय देखें कि उन्हें अपमान सहना पड़ा है तो वे इस तरह की व्यवस्था करें कि इसमें जो भ्रष्टाचार फैला हुआ है वह मिटे और आपकी बदनामी नहीं हो। सरकार पर भविष्य में इस तरह के आरोप नहीं लगें इसके लिये मन्त्री महोदय को आगे बढ़ कर सुधार करना चाहिये।

श्री दयाकृष्ण विजय (छबड़ा) : माननीय अध्यक्ष, सीकर से आने वाले माननीय सदस्य ने जो संकल्प यातायात विभाग द्वारा की जाने वाली परमिट व्यवस्था के सुधार के सम्बन्ध में रखा है, उसका मैं समर्थन करता हूं। जब परमिट प्रणाली की समाप्ति पर विचार करने के लिये विचार करते हैं तो मुझे लगता है कि इस परमिट प्रणाली को मिटाकर कौनसी प्रणाली जारी की जाय। विश्व में उद्योगों को चलाने की दो धाराएं दिखती हैं, मैं देखता हूं तो वे दोनों धाराएं असफल हुई लगती हैं। मैं जानता हूं कि जब मन्त्री महोदय जवाब देंगे तो एक धारा का पक्ष लेंगे और कहेंगे कि हम मोटरों का राष्ट्रीयकरण कर रहे हैं और यह परमिट प्रणाली बहुत जल्दी समाप्त हो जायगी। मैं निवेदन करना चाहता हूं कि जहां तक राष्ट्रीयकरण और रुट के राष्ट्रीयकरण का प्रश्न है, सरकार द्वारा मोटरें चलाने का प्रश्न है इसको मैं अच्छा नहीं समझता और न वर्तमान व्यवस्था को ही ठीक समझता हूं कि यह उद्योग बड़े बड़े केपिटेलिस्ट्स या दूसरे लोगों के हाथ में जा कर केन्द्रित हो जाय और वास्तव में जो परिश्रम करने वाले छोटे लोग, ड्राइवर, कंडक्टर और छोटे लोग जो इससे अपना भरण पोषण करते हैं उनको कुछ न मिल कर केपिटेलिस्ट्स और कांग्रेस संस्था के ऐसे सदस्य जिनका कि प्रभाव है ऐसे लोगों के हाथ में यह उद्योग चला जावेगा और वास्तव में जो परिश्रम करने वाले लोग हैं, उनको कोई लाभ नहीं मिलेगा।

राष्ट्रीयकरण का जहां तक सवाल है मोटर ड्राइवर, कंडक्टर और मजदूर रह जायेंगे, उन्हें इसका कोई लाभ नहीं मिलेगा। यदि ऐसे परमिट जारी करते रहे कि जिनके पास मोटरें नहीं, पैसा नहीं, जो मोटरों को चलाने में समर्थ नहीं पर उन्हें परमिट मिल जाता है या ऐसे लोगों को परमिट मिल जाता है जो पूंजी पति हैं, रिश्वत देते हैं ऐसे लोगों के हाथों में परमिट चले जायेंगे तो व्यवस्था दोष पूर्ण ही रहेगी।

जिस तरह यह परमिट व्यवस्था दोष पूर्ण है उसी तरह दूसरी व्यवस्था राष्ट्रीयकरण

(श्री दयाकृष्ण विजय)

की व्यवस्था है वह भी ठीक नहीं है क्यों कि कुछ लोगों के हाथों से उनकी आजीविका जिससे कि वे अपना भरण पोषण चलाते हैं, यह उसे उनसे छीनती है यह व्यवस्था उन लोगों से आजीविका छीन कर उन्हें बेकार बनाना चाहती है और दूसरा धंधा तलाश करने के लिये विवश करती है, किसी भी कर्म को करने की व्यक्तिगत स्वतन्त्रता है, वह खत्म हो यह कोई ईमानदार व्यक्ति नहीं सोचना चाहता । इस तरह यह व्यवस्था भी दोष पूर्ण है ।

दूसरी तरफ आपने परमिट देने का तरीका रखा है वह भी दोष पूर्ण है वह इतना दोष पूर्ण है कि इसमें जितने व्यक्ति रखे गये हैं........

(गणपूरक घंटी के पश्चात् पुनः)

(दो मिनिट तक विराम)

श्री **अध्यक्ष** : जारी रखिये ।

श्री दयाकृष्ण विजय (जारी) : तो मैं निवेदन कर रहा था कि परमिट प्रणाली जो राजस्थान में चल रही है उसमें बहुत से दोष हैं और यह एक दोष पूर्ण प्रणाली है । इसमें दो तीन बातें नजर आती हैं । एक तो इसमें वे व्यक्ति नज़र आते है जो परमिट जारी करते हैं । दूसरे वे लोग जो परमिट हासिल करते हैं और जिनके पास मोटरें नहीं होती हैं और जो प्रभाव के लोग बैठते हैं वे लोग गलत तरीके से अपना जजमेंट देते हैं । इन सारी बातों को देखते हैं तो इसमें सुधार करने की आवश्यकता है । अब यह प्रश्न पैदा होता है कि परमिट प्रणाली में क्या सुधार होना चाहिये ? इसके लिए मैं यह निवेदन करूंगा कि इसके लिए सबसे पहले रूट्स निश्चित होने चाहिये और यह तय होना चाहिये कि कितने रूट्स होंगे जिसमें कितने पक्के और कितने फेयर वेदर (कच्चे) और कहां कहां पर गाड़ियें चलाना चाहते हैं । जब यह तय हो जाये तो इसके बाद दूसरी बात यह कि इन रूटों पर यात्रियों की संख्या कितनी है और जब यात्रियों की संख्या मालूम हो जावे तो एक माह या एक साल की तो आपको यह मालूम हो जावेगा कि कितनी मोटरें वहां पर चालू होनी चाहिये और कितनी चल रही हैं । इन बातों को नहीं देख कर यदि रिश्वत लेकर या किसी के प्रभाव में आकर परमिट दे देते हैं तो ऐसा होता है कि दूसरे लोग जो मोटर चलाते हैं उनके हितों को ध्यान में नहीं रखते । या तो यह होना चाहिये कि कम्पीटीशन में मोटरें चलाई जावें ताकि अन्त में चल कर जो कम्पीटीशन में स्टेन्ड नहीं हो सके वह समाप्त हो जावे । मगर जिस समय हम परमिट देते हैं उस समय हम यह विचार नहीं करते कि यात्रियों के लिए फलां रूट पर कितनी मोटरों की जरूरत है । जब यात्रियों की संख्या मालूम हो जावेगी तो यह निश्चय हो जावेगा कि इस रूट पर कितनी मोटरें चलनी चाहिये । हमें मोटरों की संख्या जो जरूरी होगी मालूम हो जावेगी। तब परमिट प्रणाली की आवश्यकता नहीं होगी । आपको यह देखना होगा कि कितने मोटर मालिक हैं और कितना नम्बर और जरूरी है । तब आपको साफ मालूम हो जावेगा कि इतनी मोटरों की और आवश्यकता है । इतनी रूट हैं और इतनी मोटरें खड़ी हैं । आज कुछ लोग ऐसे हैं जो मोटर बाद में खरीदते हैं और परमिट पहले हासिल करते

(श्री दयाकृष्ण विजय)

हैं। उन लोगों को परमिट नहीं मिलता जिनके पास ऑल रेडी मोटरें हैं और जब उनको परमिट नहीं मिलता तो उनको मज़बूर होकर बेचनी पड़ती है। इस प्रकार की बातों की जरूरत नहीं होगी कि वह व्यक्ति जिसको आप परमिट दें वह यह कहे कि मोटर आपकी कन्डीशन के माफिक लाऊंगा। लेकिन पहले मोटर जो खड़ी हैं उन लोगों को परमिट नहीं मिलता है और ऐसे व्यक्तियों को दे दिया जाता है जिनके पास मोटर नहीं होती हैं और वह फिर उन व्यक्तियों से जिनके पास मोटरें होती हैं मोटर परचेज़ करता है। इससे मोटर की खरीद फरोख्त होती रहती है और लोगों को नुकसान होगा। इसलिए यह प्रणाली बहुत दोषपूर्ण है। इसलिए हमारे यहां सबसे पहले रूट निश्चित होना चाहिये। उन पर कितनी बसेज चलेगी और इस समय इतनी बसेज़ मौजूद हैं जो अच्छी कन्डीशन में हैं। जब यह बात निश्चित हो जाती है तो परमिट की आवश्यकता नहीं रहती। हम यह अवश्य कह सकते हैं कि यदि ज्यादा लोग हों तो लॉटरी सिस्टम से निकाल दें और लॉटरी सिस्टम से जितने लोग निकल जावें उनको दे दिया जावे। फिर यह नहीं रहेगा कि परमिट हासिल करने के लिए फलां व्यक्ति को जो पुराने मिनिस्टर रह चुके हैं या किसी का अच्छा प्रभाव है उनको हम वकील करें। मैं यह निवेदन करूंगा कि आज मोटरों के परमिट हासिल करने में किसी वकील की आवश्यकता नहीं पड़ती है। ५ मिनिट में मोटरों की रूट इश्यू कर देते है। लेकिन इसके लिए हजार, दो दो हजार रुपये वकील लोग लेते हैं क्योंकि हमारे लोग जो परमिट इश्यू करने वाले हैं (ऑथोरिटी है) ऊपर बैठे हैं उनकी जेब में आधे रुपए डाले जाते हैं। इसलिए वह यह सोचेगा कि ऐसे व्यक्ति को वकील किया जावे जो ऊपर बैठने वाले व्यक्तियों को अपने प्रभाव से प्रभावित कर सके वरना वकील की कोई जरूरत नहीं। ऐसे लोगों की जो कांग्रेस के सदस्य हैं कलेक्टर या कमिश्नर को प्रभावित कर सकते हैं या दूसरे लोगों से मिल जुल कर अपना काम चला सके इस प्रकार के व्यक्तियों की जरूरत नहीं रहेगी एक आदमी लॉटरी सिस्टम से अच्छी तरह से यह निकाल सकता है। इससे आप यह भी देख लेंगे कि कितनों के पास पुराना मोडल है और किसके पास अच्छी गाड़ी है। पुराना मोडल है यह कच्चे रूट पर चलना चाहिये या नहीं। पक्के रूट पर यह चलेगा यह सब आप लॉटरी सिस्टम से निकाल लें और उनको चलाने की इज़ाजत दे दें। इससे हर साल परमिट बदलने की जरूरत नहीं और मोटर मालिकों को हर तीसरे साल मोटरों को बेचने की आवश्यकता नहीं हो क्योंकि परमिट का सिस्टम फिर से पैदा हो जावेगा। मैं यह कहना चाहता हूं कि या तो आप लॉटरी सिस्टम से शुरू करें और परमिट सिस्टम को समाप्त करें और मोटर ड्राइवरों और मोटर मालिकों की व कन्डक्टरों की एक कोऑपरेटिव सोसाइटी हो और ये सब इकट्ठे हो सकें तो इसमें नियमितता आवेगी। ड्राइवर और कन्डक्टर अपनी मोटर समझेंगे और वे लोग मालिक की तरह से पब्लिक के साथ पेश आवेंगे और अच्छा व्यवहार करेंगे। आज मोटर मालिक अच्छे हो सकते हैं लेकिन देखने को क्या मिलता है कि ड्राइवर और कन्डक्टर इसके अच्छे नहीं होते और जनता के साथ अच्छा व्यवहार नहीं करते। मुझे तो याद है कि

(श्री दयाकृष्ण विजय)

किस प्रकार लादूरामजी एम.एल.ए. जो हैं उनको कन्डक्टर और ड्राइवर ने जंगल में ले जा कर मारा और किस प्रकार का उनके साथ व्यवहार किया । उसका कारण यही है कि ड्राइवर अपनी जिम्मेदारी नहीं समझते । यदि वे कोऑपरेटिव सोसाइटी में शामिल होंगे तो वे लोग अपनी ज़िम्मेदारी समझेंगे और यह समझेंगे कि यदि मेरी मोटर में किसी प्रकार की गड़बड़ी होती है तो इसका नतीज़ा यह हो सकता है कि मेरी मोटर आयन्दा के लिये बन्द की जा सकती है और मेरे मोटर चलाने की आज्ञा कैन्सिल हो सकती है । तो इस प्रकार के यात्रियों के साथ व्यवहार में भी काफी सुधार होगा और जो ड्राइवर और कन्डक्टर अभी अपनी अकड़में रहते हैं और लोगों के साथ अच्छा व्यवहार नहीं करते हैं वे फिर मालिक की तरह से व्यवहार करने लगेगा यह लाभ होगा । इसके अलावा परमिट सिस्टम में जो दोष हैं उसके लिये अभी आपने अजमेर रूट पर परमिट ज़ारी किये उस सम्बन्ध में हाई कोर्ट में केस जाने पर हाई कोर्ट ने जो आपको तमाचा मारा है और जो रिमार्क पास किये हैं वह आपके इस परमिट सिस्टम को समाप्त करने के लिये पर्याप्त है । आप पर यह रिमार्क हैं कि आपने केवल कांग्रेस के लोगों को मनोनीत किये है । आपके केवल कांग्रेस के लोगों को मनोनीत करने से उनकी रोटी जरूर चलेगी और आप उनको हटावेंगे तो उनकी रोटी ज़रूर चली जावेगी । लेकिन अगर आप यह चाहते हैं कि इसमें ईमानदार लोग आएं और यह ईमानदारी से चले और लोग बाग कांग्रेस के वकीलों को न करें तो इसके लिये बहुत आवश्यक है कि इस पर पुनः विचार करें और लोटरी सिस्टम शुरू करें ।

मैंने पांच या सात बातों पर निवेदन किया है । आप इन बातों पर विचार करें । एक तो यह कि पहले रूट निश्चित हों और एक महिने के यात्रियों की संख्या कितनी है यह देखा जावे, उस पर कितनी मोटरों की आवश्यकता रहेगी कितनी वर्तमान में मोटरें मौजूद हैं कौन कौन सी किस किस मेक की हैं । यदि ये सारी बातें आपके सामने होंगी तो कोई मुश्किल नहीं आवेगी । लेकिन आज क्या होता है कि यह देखा जाता है कि कौन सी मोटी मुर्गी है । वह कितना ज्यादा रुपया दे सकती है । इससे सभी प्रभावित होते हैं । आज ट्रान्सपोर्ट में भ्रष्टाचार है । आज मैं कह सकता हूं कि मोटर मालिकों से कितना रुपया लिया गया और कितना उन्होंने दिया है । रुपया किस किस की जेब में गया है । मैं मिसाल के तौर पर बता सकता हूं और बताया जा सकता है । आज मुझे यह देखने को मिलता है कि कई जगह परमिट इश्यू कर दिये जाते हैं और जिस समय उनके पास पैसे नहीं पहुँचते हैं तो उसको परमिट नहीं दिया जाता । जयपुर कोटपुतली में १८ मोटरों की सेंक्शन है । वहां पर १७ मोटरें चल रही है एक मोटरवाले ने पैसे नहीं पहुंचाये उसको परमिट नहीं दिया गया । इसी तरह से आज अलवर में एक मिनिस्टर महोदय के रिश्तेदार को परमिट दिया गया । इस तरह से आज किया जाता है और भाई, भतीजा वाद और कुम्बापरस्थी चलती आ रही है या कांग्रेस के लोगों को परमीट मिलते हैं और इसका नतीज़ा यह होता है कि जिनके पास मोटरें हैं और उनको परमिट नहीं मिलते तो उनको अपनी मोटर बेचने की नौबत आवेगी और उनको नुक-

(श्री दयाकृष्ण विजय)

मान उठना पड़ेगा और वे लोग जिनके पास मोटरें नहीं हैं, झूठे परमिट हासिल करके उनको बेच कर गुजर बसर करेंगे । इसलिए मैं यह बताना चाहता हूँ कि इस परमिट प्रणाली को समाप्त कर देना चाहिये । राष्ट्रीयकरण का विचार ही गलत है । लोटरी सिस्टम रखिये । मौलिक नियम बना कर ड्राइवर्स और कन्डक्टर्स की कोऑपरेटिव सोसाइटी बनाइये और उनको आगे आने दीजिये । यदि वे चलावेंगे तो लोटरी की व्यवस्था में भी व्यवस्था आवेगी और इस प्रकार से परमिट देते हैं और जो खुले आम भ्रष्टाचार होता है वह भी बन्द होगा ।

श्री गिरधारीलाल (नोखा) : माननीय अध्यक्ष, सीकर से आने वाले माननीय सदस्य ने जो संकल्प रखा है मैं उसके पक्ष में तो नहीं बोल रहा हूँ क्योंकि मेरा यह विश्वास है कि मौजूदा जो परमिट देने की प्रणाली है उस परमिट प्रणाली को मैं दोषपूर्ण मानता हूँ । लेकिन इस दोषपूर्ण प्रणाली को खत्म कर देते हैं, इसको व्यवस्थित चलाने के लिए कुछ तरीके उपयुक्त हो सकते हैं उन तरीकों को हमको सोचना चाहिये । जैसा कि माननीय सदस्य ने कहा कि तरीका एक तो यह हो सकता है कि आज दिन तक जो परमिट प्रणाली इस राजस्थान में चली आ रही है उसको खत्म कर दीजिये, सारा का सारा भ्रष्टाचार जो फैला हुआ है इससे वह दूर हो जायगा, कई बार इसके लिए सरकार की आलोचना होती है और सदन में भी कई बार इसका जिक्र होता है, इस प्रणाली को खत्म कर दीजिये यह सब दूर हो जायगा और सारी व्यवस्था सुचारू रूप से चलेगी । अध्यक्ष महोदय मैं सोचता हूं कि आज भी जो प्रणाली परमिट की है और जो बसेज हैं वे जनता का इतनी आवश्यक अंग बन गई हैं कि उससे फ्री नहीं हो सकते क्योंकि कुछ ऐसी चीजें हो सकती हैं जिनमें सरकारी नियन्त्रण आवश्यक है और नियन्त्रण न हो तो कार्य उचित रूप से नहीं चल सकता है । जैसे पुलिस का महकमा है उसका जन जीवन से सम्बन्ध है और कोई माननीय सदस्य दलील दें कि हर एक गांव में पुलिस फ्री हो आज यह चीज़ चल नहीं सकती है क्योंकि जो जुर्म करने वाला व्यक्ति है उसका सम्बन्ध भिन्न शहरों से हो सकता है । इसलिये सरकारी नियन्त्रण की आवश्यकता रहती है । आज जो रूट प्रणाली है, परमिट प्रणाली है, उसके लिए मेरा यह निश्चित मत है कि सरकारी नियन्त्रण होना चाहिये लेकिन किस तरह का नियन्त्रण ? इस विषय में दो रायें हैं । आज भी नियन्त्रण है जिसको उचित नहीं कहा जा सकता है । इसके लिए माननीय मन्त्रीजी को और सरकार के अधिकारियों को झुकना पड़ता है, उनके लिए किन्हीं पार्टी को परमिट देना आवश्यक हो जाता है, उनको राजी रखना आवश्यक हो जाता है, आपको उनको लालच देना पड़ता है और जनतन्त्र में यह दोष पूर्ण प्रवृत्ति काम करती है, जिस पार्टी का राज्य है उस पार्टी के सदस्यों को राजी रखना पड़ता है और इसीलिए रियायत देने को कहते हैं और उसके लिए आपकी आलोचना होती है । मैं यह तो नहीं कहता कि सारे के सारे परमिट पार्टी के लोगों को दिये जाते हैं । लेकिन परमिट पैसों में बेचे जाते हैं । आर. टी. ए. और जितने मेम्बर हैं पैसा लेते हैं और मोटरों का जो धन्धा करते हैं वे इस बात को जानते हैं कि पैसा दिये बगैर काम नहीं चलता है । उस व्यवस्था को

(श्री गिरधारीलाल)

खत्म करने के लिए, ट्रान्सपोर्ट विभाग में भ्रष्टाचार फैला हुआ है उसको खत्म करने का सबसे उचित तरीका यदि हो सकता है तो वह राष्ट्रीयकरण का है । मंत्री महोदय ने बताया कि राष्ट्रीयकरण कर रहे हैं लेकिन इतने दिनों के बाद में भी सरकार से कई बार मांग करते हैं सरकार समाजवादी समाज के सिद्धान्त को मान चुकी हैं, सरकार ने कोई प्लान बनाया है और उसके बनाने के बाद में भी हाऊस को तो कुछ बतायें कि क्या स्कीम बनाई है, हाऊस को तो बतायें जिससे कि आलोचना बन्द हो । आपके डिपार्टमेंट का, आपका काम करने का तरीका इतना ढीला है जिसके लिए राष्ट्रीयकरण नहीं करना चाहते । आपने कुछ पैसा राष्ट्रीयकरण के लिये बजट में रखा है । पंजाब, यू. पी. और दूसरी स्टेट में राष्ट्रीयकरण हुआ है, हमारे यहां भी राष्ट्रीयकरण होना चाहिए । जब तक राष्ट्रीयकरण नहीं करेंगे तब तक समाजवादी व्यवस्था जो आपने अपनाने की घोषणा की है नहीं मानी जावेगी । क्योंकि समाजवाद के सिद्धान्त के अनुसार राष्ट्रीयकरण की पद्धति अपनानी चाहिये । कुछ आदमियों को खुश रखने की जो प्रवृति है तो समाजवादी सिद्धान्तों से नीचे गिरते हैं, यह जो प्रवृति हैं कि समाजवादी सिद्धान्त धीरे २ स्वीकार करना चाहिये यह उचित नहीं है ।

माननीय सदस्य ने इस सदन में प्रस्ताव रखा है । इसके लिए मेरा निश्चित मत हैं कि यह तो पूंजीवादी प्रवृत्ति को ही प्रोत्साहन देगा । उदाहरण के लिए मैं बता सकता हूं कि परमिट प्रणाली भी नहीं और स्वतन्त्र रूप से मोटरें चलेंगी, सारा सदन जानता है कि एक बस के पचास हज़ार रुपये लगते है, जयपुर से सीकर रूट है या जयपुर से अलवर है कई बसेज़ जाती हैं । जब स्वतन्त्र प्रणाली होगी तो जिन लोगों के पास में पैसा है वे ही उनको खरीद सकेंगे । जो करोड़पति हैं, जो लखपति हैं, जिनके पास अनाप शनाप पैसा है, एक नहीं दस, पचास बसेज़ खरीद सकते हैं और लगा सकते हैं और जिन लोगों के पास पैसा नहीं है उनका तो प्रश्न ही नहीं उठता, जो गरीब हैं वे खरीद नहीं सकते । आज बात दूसरी भी हो सकती यदि आप परमिट सिस्टम को खत्म कर देते हैं तो मुनाफा नहीं बचेगा और उस हालत में क्या होगा कि जो पूंजीपति हैं उनके सामने गरीब मज़दूर नहीं टिक सकेंगे । यह अर्थशास्त्र का नियम है और जब गरीब नहीं टिकेंगे तो जो पूंजीपति हैं वे लोग कब्ज़ा कर लेंगे । जनसंघ के सदस्य हैं वे पूंजीवाद के पोषक है । उनका मत यह है कि राष्ट्रीयकरण की पद्धत्ति उचित नहीं है जब कि यह आज के युग के लिए एक उचित प्रणाली है, वे तो दो सौ साल, हज़ार साल पहले की बातें करते हैं । जिन ऐतिहासिक बातों की वे चर्चा करते हैं उस ऐतिहासिक व्यवस्था को तो हमने कब्र में दफना दिया है और वे उसको पनपाना चाहते हैं ।

(हीयर हीयर की आवाज़)

आप समाजवाद के सिद्धान्त को मान चुके है और उससे पीछे हटते हैं तो न तो वह जनता की दृष्टि में ही उचित कहा जा सकता है और न ही आपकी पार्टी उसको उचित कहेगी । मैं मन्त्री महोदय और सदन से निवेदन करूंगा कि मोटर की परमिट प्रणाली को खत्म करके राष्ट्रीयकरण करें । आपकी

Page No.44

(श्री गिरधारीलाल)

मौजूदा व्यवस्था से कुछ आदमियों के हाथों में पैसा जा रहा है उससे सरकार की आलोचना होती है, राष्ट्रीयकरण करेंगे तो सरकार उससे बच जावेगी।

माननीय सदस्य ने प्रस्ताव रखा है उसके पक्ष में मैं नहीं हूं। क्योंकि मेरा निश्चित मत है कि इससे तो पूंजीवाद को प्रोत्साहन मिलेगा। कुछ व्यक्तियों के हाथों में पैसा चला जावेगा, कुछ लोग रूट्स को खरीद लेंगे और इस प्रकार से करोड़पति और पूंजीपति इस राजस्थान में फैल जावेंगे। जिन लोगों को धन्धा मिलना चाहिये, जो गरीब लोग हैं वे पनप नहीं सकेंगे, माननीय अध्यक्ष महोदय, इन शब्दों के साथ मैं मन्त्री महोदय से निवेदन करूंगा कि इस संकल्प को न मानकर, शीघ्र ही राष्ट्रीयकरण करेंगे ऐसा सदन को आश्वासन दें।

श्री मुरलीधर व्यास (बीकानेर सिटी) : माननीय अध्यक्ष महोदय, सदन में जो प्रस्ताव रखा गया है उस प्रस्ताव को जहां तक मैं समझा हूं उसमें इतना है कि यातायात के सम्बन्ध में जो परमिट प्रणाली है उसको समाप्त किया जाय। और उसके बाद में क्या किया जाय यह उसमें नहीं है। वैसे प्रस्तावक महोदय ने अपने भाषण में कहा है उससे ऐसा महसूस होता है कि इस प्रणाली को इसलिये समाप्त किया जाय कि इस प्रणाली के होने से भ्रष्टाचार को बहुत बढ़ावा मिलता है और इसी के कारण भ्रष्टाचार बहुत ज्यादा है।

मैं इस प्रस्ताव के पक्ष में या विपक्ष में हूं जैसा कि प्रस्तावक महोदय ने अपने विचार प्रगट करते हुए कहा, वे चाहते हैं कि इस प्रणाली के कारण जो भ्रष्टाचार व्याप्त हैं उसे समाप्त किया जाय। मैं भी यही चाहता हूं। प्रस्तावक महोदय ने राष्ट्रीयकरण की बात भी अपने भाषण में कही। उस प्रस्ताव के समर्थन में एक माननीय सदस्य ने इस को कोऑपरेटिव बेसिस पर चलाने की बात कही।

राजस्थान में जहां यातायात का सम्बन्ध है मैं समझता हूँ कि हिन्दुस्तान के अन्य राज्यों की यातायात के दृष्टिकोण से राजस्थान सब राज्यों से बहुत पिछड़ा हुआ है। दूसरे राज्यों में जहां ६५ प्रतिशत पर माइल यातायात के साधन है कहीं पर तो ४० से ८० और ६० प्रतिशत तक साधन है वहां हमारे राजस्थान में ७ से ८ प्रतिशत तक यातायात के साधन है। हमारा पर्सेन्टेज़ बहुत कम है। इसका विकास किस प्रकार से किया जाय लोगों को किस प्रकार से सुविधा दी जा सकती है यह बहुत विचारणीय प्रश्न है। इस दृष्टिकोण से हम जब सोचते हैं और ऐसा महसूस होता है उसके लिये अगर जो यातायात प्रणाली चल रही है और जो परमिट प्रणाली है उसको एक दम समाप्त कर दिया जायगा उससे एक बात जरूर होगी कि सारे राजस्थान में जो कोई मोटर चलाना चाहे वह चला सकेगा चाहे उसमें केपिटीलिस्ट हों या साधारण पूंजीवाला, जो भी मौका देखेगा जिस रूठ पर चलाने से ज्यादा फायदा देखेगा उसी रूट पर गाड़ी चलाने की कोशिश करेगा। हो सकता इसमें कम्पीटीशन हो लेकिन इस प्रणाली को समाप्त करने से यातायात की सुविधा बढ़ेगी और इसके साथ मैं यह भी मानता हूं कि जनता को काफी सुविधा हो जायगी। अगर राजस्थान में यातायात के साधन बढ़ाने हैं तो हमें कुछ

(श्री मुरलीधर व्यास)

ऐसी स्वतन्त्रता देनी पड़ेगी जिससे यातायात के साधन बढ़ें। इस प्रकार के यातायात के बढ़ने के सम्बन्ध में अभी नोखा से आने वाले सम्माननीय सदस्य ने एक बात कही वह यह कि इस प्रकार से खुले परमिटसे आजादी से गाड़ी चलाने देने से नतीज़ा यह होगा कि जो पूंजीवाले होंगे वे अपनी पूंजी लगायेंगे और वे ज्यादा से ज्यादा रूट्स जो मुनाफे के होंगे उस पर कब्ज़ा ज़माने की कोशिश करेंगें। ऐसा इतिहास के अन्दर हुआ है। दूसरे प्रान्तों के अन्दर जिस प्रकार बंबई, मद्रास, मध्यप्रदेश जहां कहीं भी इस प्रकार से परमिट प्रणाली नहीं थी खुली छूट थी वहां इससे इतना जरूर हुआ कि केपिटिलिस्ट लोगों ने ट्रान्सपोर्ट बिज़नेस को अपने कब्जे में ले लिया। इसके साथ साथ यह भी मान्य करना पड़ेगा कि जो यातायात के साधनों का विकास होगा उस विकास के कारण लोगों को राहत मिल सकेगी।

अब सवाल यह है कि जो यातायात की परमिट प्रणाली है उसमें अपने आप में कुछ दोष हैं और इसके कारण जो भ्रष्टाचार होता है उसी मुद्दे को लेकर हम इसको समाप्त करना चाहते हैं। मैं यह कहना चाहता हूं कि सरकार जब तक इन सारे मामलों के संबन्ध में जिस प्रकार से राष्ट्रीयकरण का सवाल आया, आज राष्ट्रीयकरण के सवाल को लेकर हमारी राजस्थान सरकार के पास इसके लिये क्या साधन है ? कितना पैसा है ? क्या वस्तु स्थिति है ? कितने रूट्स पर गाड़ियां चलाने से उसको मुनाफ़ा रह सकता है ? यह सवाल ऐसे हैं जो बड़े महत्व पूर्ण सवाल है। हम किसी बात को आदर्श के रूप में मानकर स्वीकार कर लेते हैं तो यह कोई मायने नहीं रखता। हमें देखना यह चाहिये कि यह व्यवहारिक रूप में कितना उतरता है, व्यवहारिक रूप में इसमें कितनी सफलता प्राप्त हो सकती है इस स्थिती को सामने रखकर चलना चाहिये। ऐसी हालत में इसके साथ साथ इस बात का ख्याल करना चाहिये कि जिन चीज़ों का हम विकास करना चाहते हैं उस विकास के लिये जो प्रणाली अपनाई है, वह रास्ता हमारी मंज़िल तक पहुंचने में किस प्रकार सहायक हो सकता है यह देखना है। हमने एक मंज़िल तय की है और वह मंज़िल है समाजवादी समाज की रचना। हमें इसी दृष्टिकोण को ध्यान में रखकर ही इस संबन्ध में आगे बढ़ना चाहिये। उस मंज़िल तक पहुंचने के लिये अगर हम एक रास्ता कोई अपनाते हैं तो ठीक बात है। समाजवादी दृष्टिकोण से जो पूंजीवादी तरीका है वह एक तरह से समाप्त होना चाहिये। समाज के जो विकास के साधन हैं वे समाज के हाथों में जांय और उसके लिये हमें सहकारिता का रास्ता अपनाना पड़ेगा। सहकारिता के आधार पर ही समाज में समान हक मिल सकता है और उसी के आधार पर इसमें शरीक हो सकते हैं और इसमें सहयोग दे सकते हैं।

जो राष्ट्रीयकरण का सवाल है मैं समझता हूं जैसा कि अन्य प्रान्तों में किया गया है रूट्स का राष्ट्रीयकरण किया गया, अच्छे महत्वपूर्ण रूट्स का जिन पर केपिटिलिस्ट लोग काफ़ी पैसा कमाते थे, जब से राज्य ने उस रूट को अपने हाथ में लिया राज्य को नुकसान उठाना पड़ रहा है। ऐसी स्थिति भी हमारे सामने न आये जो फिर हम संभाल न सकें यह भी नहीं होना चाहिये। राष्ट्रीयकरण की जो बात है वह हम केन्द्रित रूप में

(श्री मुरलीधर व्यास)

ले लेते हैं तो वैसी हालत में राष्ट्रीयकरण करना भी समाजवादी ढांचे में भी वह एक प्रकार से भ्रष्टाचार के रुप में समाजवादी व्यवस्था का अन्देशा रह सकता है। यह हो विकेन्द्रित सहकारिता के आधार पर। वे सहकारी समितियां इस प्रकार से चलें जिसके अन्दर केन्द्र का केवल निरीक्षण हो। आज अगर राष्ट्रीयकरण हो गया और सारे रूट्स को केन्द्रित कर दिया गया तो चाहे माननीय मन्त्री महोदय कितनी ही कोशिश करें भ्रष्टाचार को कितना ही रोकने की कोशिश करें उनकी कोशिशों के बावजूद भी गड़बड़ियां होंगी और वे रुकने वाली नहीं है। लेकिन अगर उसमें यही दृष्टिकोण है, छोटे पैमाने पर जो इस प्रकार के रूटस है उनको सहकारिता के आधार पर चलायें वह भी डिस्ट्रिक्ट के जो छोटे मोटे युनिट्स हैं जैसे म्युनिसिपैलिटीज़ हैं जिनको हमने स्थानीय स्वराज्य के रूप में मान्य किया है उनकी उस पर देखरेख हो तो मेरा ऐसा मानना है कि इस प्रकार की डिस्ट्रिक्ट के रूट्स से अवश्य लाभ हो सकता है म्युनिसिपैलिटी को लाभ मिल सकता है और जिसको कोआँपरेटिव सोसाइटीज़ चलाये उसमें भी लाभ समान रूप से वितरित हो सकता है। यह इस प्रकार की केन्द्रित व्यवस्था आगे जाकर हमें अंगीकार करनी पड़ेगी। अगर हम इस पर सही मायने में विचार करते हैं तो हमको इस प्रकार के सारे अनुभवों को काम में लेना चाहिये। मैं यह मानता हूं कि आज जो व्यवस्था चल रही है उसके कारण जो परमिट प्रणाली चालू कर रखी है उससे आज भ्रष्टाचार को बहुत ज्यादा बढ़ावा मिला है। आखिर हम इस भ्रष्टाचार के लिये किसको उत्तरदायी ठहरायें। यह ठीक बात है कि यह भ्रष्टाचार भी किन्हीं व्यक्तियों के कारण होता है। मैं मानता हूं चाहे कोई भी हो, जो आदमी जिस पद पर बैठा है और एक जनता का चुना हुआ नुमाइन्दा है और उसके कुर्सी पर बैठे हुए कहां पर भ्रष्टाचार चलता है और भ्रष्टाचार को वे रोक नहीं पाते तो चाहे आप एक बार नहीं, सौ बार कहें कि सब ठीक है, इस प्रकार की बात नहीं है, और मैं इसके लिए जिम्मेवार नहीं हूं, पर मैं कहता हूं कि किसी भी मन्त्री के उस कुर्सी पर होते हुए उसकी छत्रछाया में यदि भ्रष्टाचार पनपता है तो वह कुर्सी कलंकित हो जाती है। वह जनता के प्रतिनिधि की कुर्सी नहीं हो सकती और हमारे लिए कोढ़ की कुर्सी साबित होती है।

जहां तक इस प्रस्ताव का सवाल है, हम स्पष्ट रूप से कहते हैं कि इस विभाग के सम्बन्ध में जो आम धारणा है वह कोई मेरी धारणा नहीं है, आम जनता की है। हर गांव में किसी डिस्ट्रिक्ट में कहीं चले जाइये आज की प्रणाली जो चल रही है, मोटरों के परमिट जो कुछ भी दिए जाते हैं ये सारे के सारे भ्रष्टाचार के आधार पर दिये जाते हैं। एक मात्र भ्रष्टाचार ही परमिट को हासिल कर सकता है। इसके सिवाय दूसरा कोई स्रोत नहीं है। यहां तक लोगों की धारणा है। यह धारणा जो बहुत बुरी है, हमारे सारे समाज के ढांचे को नष्ट करने वाली है। अब क्योंकि इस सिस्टम में भ्रष्टाचार है इसलिए इस सिस्टम को ही समाप्त करने की बात कहना सैद्धान्तिक बात नहीं है। मैं मानता हूं कि सैद्धान्तिक दृष्टि से इसके समाप्त होते ही पूंजीवाद को सहारा मिलेगा। पूंजीवाद हावी होगा। परन्तु अगर पूंजीवाद को

(श्री मुरलीधर व्यास)

और इस भ्रष्टाचार को सबको समाप्त करना है और इसके साथ ही साथ नई व्यवस्था करनी है तो निष्पक्ष तरीके से जो आज सबसे अच्छी व्यवस्था है उसको मान्य करना पड़ेगा और वह रास्ता आपने सैद्धान्तिक रूप से स्वीकार किया है समाजवाद का, सहकारिता का और इसके आधार पर विकेन्द्रित यातायात का। यदि आप इस रास्ते को अपनाते हैं तो इससे एक लाभ तो यह होगा कि सत्ता का विकेन्द्रीकरण होगा, दूसरी बात यह होगी कि जो पूंजीवाद का ढांचा आज खड़ा है वह धीरे धीरे समाप्त होकर समाजवादी समाज की व्यवस्था का शुभारम्भ होगा। इससे आम जनता को लाभ होगा।

१०.१८ म० पू०

(श्री मनोहर कोठारी, सभापति पदासीन)

इसलिए मैं चाहता हूँ कि यह परमिट प्रणाली समाप्त हो और हमारे यहां सहकारिता के आधार पर विकेन्द्रित तरीके से यातायात के साधनों का विकास किया जावे, और इसकी ठोस योजना बनाई जावे और इस तरीके से इसका अगर विकास किया जावेगा तो भ्रष्टाचार भी समाप्त होगा, पूंजीवाद भी नहीं पनप सकेगा और इसके साथ ही साथ जिस मंजिल पर हमें पहुंचना है उसमें भी कामयाबी हासिल होगी।

रावराजा श्री सरदारसिंह (उनियारा): माननीय चेयरमैन महोदय, सीकर से आने वाले माननीय सदस्य ने जो संकल्प यातायात में सुधार होने के लिए, परमिट प्रणाली को समाप्त करने के लिए कोई अच्छा तरीका अपनाने के लिए रखा है, मैं उसका समर्थन करता हूँ।

माननीय सभापति महोदय, यह परमिट प्रणाली जो है इसका भी कोई आधार होना चाहिये। मैं जहां तक समझता हूँ परमिट प्रणाली का जो अर्थ है वह अपने राजस्थान से बेकारी दूर करने का है। गरीबों को परमिट देने में अव्वल तरजीह दी जावे यह इसका अर्थ है और इससे उन गरीबों में बेकारी दूर हो और दूसरा इन यातायात की मोटरों से जनता को सुविधा हो और लाभ हो। मैं, आजकल जो तरीका परमिट देने का है उनमें ये दोनों ही बातें नहीं पाता। मैं मेरे ही क्षेत्र का निवेदन करूं कि . . .

श्री मूलचन्द डागा (पाली): सभापति महोदय, कोरम भी नहीं है पूरा।

(गणपूरक घंटी के पश्चात् पुनः)

रावराजा श्री सरदारसिंह : माननीय चेयरमैन महोदय कि यातायात की परमिट प्रणाली का आधार क्या होना चाहिये ? तो मैं निवेदन करना चाहता हूं कि चाहे तो यह परमिट प्रणाली समाप्त हो, चाहे जिन्दा रहे, इसके ऊपर ज्यादा कमेन्ट नहीं करूंगा। केवल यही निवेदन करूंगा कि इन यातायात के साधनों का उपयोग सरकार को गरीबी दूर करने के लिए और जनता को लाभ पहुंचाने के लिए होना चाहिये।

मैं मेरे क्षेत्र के लिए कहता हूं कि आज मेरे क्षेत्र में बहुत से आदमियों ने दस रुपया जमा करा दिया पर जब से परमिट

(रावराजा श्री सरदारसिंह)

प्रणाली शुरू हुई तब से लेकर आज तक उन गरीबों का लाखों रुपया सरकार के पास चला गया पर आज तक उनमें से एक भी गरीब को परमिट नहीं दिया। बल्कि गरीबों को नहीं दे कर जो पहले से चला रहे थे उन बड़े बड़े पैसे वालों को छः छः और सात सात परमिट दिए हैं और उनकी छः छः और सात सात मोटरें चल रही हैं सरकार की जो मोटरें पहले जयपुर से टोंक, देवली चलती थी उनको सरकार ने यह कह कर बन्द कर दिया कि उससे सरकार को घाटा होता है और इसके बाद में वहां परमिट प्रणाली से मोटरें चलाना शुरू किया। तो जब सरकार चलाती थी तब घाटा क्यों होता था और अब उसी एक रूट पर एक एक आदमी को छः छः और सात सात बसों के परमिट दिए गए हैं और उन्होंने लिए हैं और वे चला रहे हैं । अगर इस रूट पर घाटा होता तो वे ज्यादा से ज्यादा परमिट क्यों लेते और ज्यादा से ज्यादा गाड़ियां क्यों चलाते । इससे प्रत्यक्ष मालूम होता है कि सरकार पूंजीवादियों को प्रोत्साहन देने की सोच रही है और दे रही है।

रूट जो निर्धारित किया जाता है उसमें भी पक्षपात किया जाता है। अच्छी अच्छी सड़कों को और जहां सड़क का अच्छा निर्माण हो चुका है, जो अच्छे अच्छे कस्बे हैं उनको छोड़ दिया जाता है और बाद में बाला बाला मोटरें वहां रवाना होती रहती हैं। इसमें उनको पैसा मिलता है। यहां भ्रष्टाचार पनपता है। अब पब्लिक का आदमी जब जब भी आर. टी. ए. के ऑफिस में जाता है और कहता है कि यहां रूट होना चाहिये, यह अच्छा है, यहां नई सड़क हैं। पर वे कहते हैं कि देखेंगे, करेंगे और टालते जाते हैं। इसलिये मैं तो यही निवेदन करूंगा कि चाहे परमिट प्रणाली खत्म करें या रक्खें लेकिन गरीबों को अधिक से अधिक परमिट दिये जावें सरकार को यह क्राइटेरिया मंजूर कर लेना चाहिये और फ़ी आदमी एक मोटर का परमिट देंगे तो यह अच्छा है। आज तो एक एक आदमी सात सात और आठ आठ परमिट ले लेता है। अब किस तरह से किस आधार पर लेते हैं यह अलग बात है टोंक से सवाई माधोपुर को गाड़ियां चलती हैं, बीच में उणियारा बड़ा कस्बा पड़ता है पर उणियारा होकर एक भी बस नहीं जाती आज टोंक इन्द्रगढ़ तीन गाड़ियां चलती हैं उनमें से भी कोई उणियारा होकर नहीं जाती तो ये सब किस आधार पर, कैसे होती है यह सरकार ही जाने। एक तरफ़ तो ये नारा लगाते हैं कि हम पूंजीवाद को खत्म करना चाहते हैं और दूसरी ओर इस तरह पूंजीवाद को प्रोत्साहन देते हैं इसलिये मैं यही निवेदन करूंगा कि यह जो परमिट प्रणाली है इसे खत्म करें या रक्खें पर पब्लिक की सुविधा के लिए और गरीबी दूर करने के लिए सरकार रूट और समय निर्धारित करे। पब्लिक की सुविधा का और गरीबों को भी देने का ध्यान रक्खे।

श्री मोहरसिंह (चूरू) : माननीय सभापति महोदय, आज यातायात के अन्दर सुधार हेतु वर्तमान परमिट व्यवस्था समाप्त की जाये ऐसा संकल्प सदन के सामने प्रस्तुत है। सभापति महोदय, संकल्प वास्तव में महत्वपूर्ण है। जिस व्यवस्था के अनुसार आज राजस्थान के अन्दर बसें चल रही हैं या मोटर यातायात है वह व्यवस्था वास्तव में दोषपूर्ण है इससे इन्कार नहीं किया जा

(श्री भैरोंसिंह)

सकता। कई दफ़ा प्रश्नों के रूप में और भाषणों के रूप में हमेशा सदन के अन्दर इस बात का इज़हार करीबन करीबन किया जाता है कि यातायात विभाग के अन्दर बड़ी गड़बड़ी हैं। वर्तमान में जो व्यवस्था चल रही है उससे पक्षपात, धांधली और भ्रष्टाचार को जहां बढ़ावा मिल रहा है उसके साथ साथ में पूंजीवादी व्यवस्था भी पनप रही है इससे इन्कार नहीं किया जा सकता। जो ढांचा आज आर०टी०ए० और एस०टी०ए० का है उसके मुतल्लिक बहुत से माननीय सदस्यों ने अपने अपने विचार प्रकट किये हैं कि किस प्रकार से वहां धांधली वर्तमान में बरती जाती है। किस तरह से लोगों की दर्ख्वास्तें बिना सही वजह के खारिज कर दी जाती हैं और किस तरह से अपने वालों को या जो पैसे ज़्यादा खर्च कर सकते हैं उनको परमिट दिये जाते हैं। यह किसी से छिपी हुई चीज नहीं है, इससे कोई इन्कार नहीं कर सकता कि वास्तव में जिनका हक है परमिट लेने का, उनको करीब करीब टाइम पर या ठीक ढंग से परमिट नहीं दिये जा रहे हैं। इसमें किसी के दो मत नहीं हो सकते। तो ऐसी व्यवस्था जहां है वहां कई प्रकार की ऐसी मोटरें भी आज चल रही हैं कि वास्तव में जिनके चलने से यात्रियों को काफ़ी दिक्कतें उठानी पड़ती हैं। देखा गया है कि पुराने मॉडल की मोटरें या तो अपने जानकर आदमियों की होने की वजह से चल रही हैं जिनसे आदमियों को काफ़ी तकलीफ़ होती है। उनके मुकाबिले में वास्तव में जो सही ढंग की और नये से नये मॉडल की मोटरें हैं वह नहीं आने दी जातीं। इस तरह की व्यवस्था है और इसके अन्दर सुधार होना जरूरी है। इसके बारे में काफ़ी बतलाया जा सकता है कि राजस्थान के विभिन्न इलाकों के उदाहरणों को लेकर कि कहां किस किस प्रकार की गड़बड़ियां हुई किस रूट के ऊपर क्या चीज़ चलनी चाहिए यह सारी चीजें हैं जिनके लिए काफ़ी तरह से बतलाया जा सकता है कि कहां कैसे कैसे भ्रष्टाचार को बढ़ावा मिला है। तो अब इस परमिट व्यवस्था की जगह क्या व्यवस्था होनी चाहिए इसके उपर काफी तरीके से बतलाया जा सकता है। भ्रष्टाचार के मुतल्लिक काफी बताया जा सकता है क्योंकि जो व्यवस्था चल रही है इसके लिए काफी बतलाया जा सकता है लेकिन इसका इलाज क्या हो? होना क्या चाहिए इस पर काफी माननीय सदस्यों की तरफ से, कई सुझाव आये। राष्ट्रीयकरण के लिए कहा गया और राष्ट्रीयकरण का हमारा लक्ष्य है। इसमें किसी के दो मत नहीं हो सकते कि आखिर हमारा उद्देश्य यातायात को राष्ट्रीयकरण की ओर लेजाना है और समाजवादी समाज पर यह सब कुछ होना है। लेकिन फिलहाल हमें देखना यह है कि हमारा समाज या राजस्थान गवर्नमेंट इस काबिल है या नहीं कि वह यातायात का राष्ट्रीयकरण कर सके, राष्ट्रीयकरण करने के लिए सरकार के पास इतना पैसा है या नहीं। इस पर हमें ज़रूर विचार करना है। इसमें दो चीज़ों की आवश्यकता होती है। एक तो मशीनरी जो राष्ट्रीयकरण में काम देगी वह ईमानदारी की हो और दूसरे सरकार के पास में इतना पैसा हो कि वह ठीक ढंग से राष्ट्रीयकरण को निभा सके और सारी की सारी बसें चला सके। हमारी सरकार इसके योग्य है या नहीं, इस पर हमें विचार करना है। मैं समझता हूं कि अभी तक जो सरकार की मशीनरी है वह

(श्री भैरोंसिंह)

अपने कर्त्तव्य को ठीक पालन करके धांधली गड़बड़ी या भ्रष्टाचार उसमें न रहे इसकी तरफ भी हमें देखना है। कई इलाकों के अन्दर कई ज़िलों के अन्दर सरकारी बसें चल रही हैं लेकिन जहां तक सुनने में आया है कि वह घाटे में चल रही हैं। उनके यातायात में भी गड़बड़ियां हैं। ऐसी घटनायें हमारे सामने आती हैं। तो जहां तक उन आदमियों का सम्बन्ध है कि जो इसमें लगाये गये हैं उनकी ईमानदारी पर पूरा विश्वास नहीं है।

दूसरी चीज़ यह है कि सरकार के पास इतना पैसा है कि सब रूट के ऊपर सरकारी बसें चला सके ? वास्तव में पैसा इकट्ठा हो सकता है लेकिन वर्तमान विधान के अन्दर जो हमारी सरकार है, उसमें अड़चनें हैं, कि पैसे की जगह से पैसा नहीं ले सकती। इसलिए जहां पूंजीपतियों के पास पैसा है उनके पास से किसी प्रकार से भी दखल करके आज उनके पास शोषण के रूप में जो पैसा इकट्ठा होता जा रहा है उसको आज सरकार पब्लिक के वेलफेयरके लिए उनके पाससे नही निकलवा सकती। ऐसी हालत में आज की सरकार राष्ट्रीयकरण कर सकेगी यह असम्भव सी चीज़ प्रतीत होती है। फिर ऐसी हालत में दूसरा क्या तरीका है ? जिस तरह से आज ट्रक फिटनैस के ऊपर इज़ाजत दी जाती है इसी प्रकार की इज़ाजत मैं समझता हूं कि मोटर बसों के लिए रखी जाय तो काफी समस्या हल हो सकती है। लेकिन सवाल उठता है कि फिर पूंजीपति ही इसमें सफल हो सकते हैं, पैसे वाले ही अच्छी मोटरें खरीद कर चलाते जायेंगे। हां, एक दिक्कत ज़रूर मिट सकती है इस परमिट के उठाने से कि भ्रष्टाचार मिट जायेगा। जो रिश्वत खोरी चल रही है आर० टी० ए० और एस० टी० ए० के अन्दर और जिनके किस्से हमें रोजाना सुनने को मिलते हैं वास्तव में यह भ्रष्टाचार जरूर रुक जायेगा। लेकिन उसके साथ ही साथ फिटनेस वाले मामले के ऊपर ही हमारा सारा लक्ष्य समाप्त हो जाता है। क्योंकि पूंजीपति ही उसमें जीतेंगे, गरीब आदमियों का रोज़गार फिर भी खत्म हो जायेगा। हमारा लक्ष्य है राष्ट्रीयकरण का लेकिन उसके लिए ज्यों ज्यों साधन उपलब्ध होते जायें, आज जो सरकारी मशीनरी इसमें लगेगी उसमें ईमानदारी का माद्दा बढ़े तो हम इस राष्ट्रीयकरण से लाभ उठा सकते हैं। इसमें जो गड़बड़ी की गुंजाइश रहती है कि पूंजीपति लोग इसमें पनपेंगे। आज सेठ साहूकार पचास पचास और साठ साठ हज़ार की मरसीडीज़ चलायेंगे इसकी व्यवस्था का हाल फिलहाल में एक निकल सकता है जब कि राष्ट्रीयकरण न हो उस समय तक कोऑपरेटिव व्यवस्था हो। इससे बढ़कर और कोई व्यवस्था नहीं हो सकती। कोऑपरेटिव्ज को तरज़ीह दी जाये और वह अच्छी अच्छी मोटरों को लायें और अच्छे ढंग से काम चलाये। ऐसी हालत में लोगों को सहूलियतें मिलेंगी और सरकार के अन्दर जो नैतिकता की गिरावट की कहानी चल रही है यह भी बन्द होगी, इसलिए मैं तो यही प्रार्थना करता हूं कि और सरकार की ट्रेज़री बेन्चेज़ से भी यही चाहता हूं कि परमिट व्यवस्था भ्रष्टाचार का बढ़ावा देती है, इसको आज खत्म करके कोऑपरेटिव व्यवस्था के ऊपर ज्यादा से ज्यादा बसें चलें, इस प्रकार की व्यवस्था की जाना आवश्यक है। इन्हीं शब्दों के साथ मैं यह निवेदन करता हूं कि इस चीज़ को ज़रूर स्वीकार करना चाहिए और परमिट व्यवस्था को जल्दी से

(श्री भैरोंसिंह)

जल्दी खत्म कर देना चाहिए।

श्री सम्पतराज जैन(अकलेरा) : आदरणीय सभापति महोदय, जब महान राजस्थान का निर्माण नहीं हुआ था और यह राजस्थान कई स्टेटों में बंटा हुआ था यातायात का उस समय पूर्णतया विकास नहीं हुआ था न इतना यातायात बढ़ा था न इतनी सवारियां बसों और रेलों में चलती थी न इतना सफर शुरू हुआ था। उस समय यदि यह कहा जाता कि परमिट प्रणाली न होकर यातायात खुला रखा जाये और परमिट प्रणाली समाप्त कर दी जाय तो यह बात तो किसी तरह समझ में नहीं आती थी। लेकिन जब आज यह स्थिति है कि यातायात काफी बढ़ गया है और बसों के अन्दर जगह नहीं मिलती और काफी तादाद में बसें चलने के बाद भी यातायात में असुविधायें हैं उस समय यह कहना कि परमिट प्रणाली समाप्त कर दी जाये यह समझ में आने वाली बात नहीं है। कम्पीटीशन या प्रतियोगिता पूंजीवादी प्रणाली की देन है और नियन्त्रित व्यवस्था या परमिट प्रणाली समाजवाद पर जाने की राह है। आज हमें दोनों में से एक को अपनाना है। पूंजीवाद की ओर अग्रसर होना है या समाजवाद की ओर जिस समय हमारे राष्ट्र ने समाजवाद का लक्ष्य स्वीकार किया और जब हम यह स्वीकार करते हैं तो हमें कुछ न कुछ नियन्त्रित व्यवस्था स्वीकार करनी ही पड़ेगी। आज यह कहा जाये कि परमिट प्रणाली समाप्त कर दी जाये तो पहले इस बात पर सोचना होगा कि परमिट प्रणाली क्यों लागू की गई। यह प्रणाली इसलिए लागू की गई थी कि यह धन्धा उन लोगों के हाथ में न चला जाये जो कि लखपति हैं और करोड़पति हैं और हर एक सड़क पर अपनी मोटरें चला सकते हैं और चला सकने में समर्थ हैं। अगर परमिट प्रणाली नहीं होती तो बड़े बड़े लोगों के हाथ में यह व्यवस्था चली जाती और ड्राइवर, कन्डक्टर या जो भी इस व्यवसाय में काम करने वाले थे छोटे छोटे मोटर ओनर्स वह इस काम को नहीं कर सकते थे, यदि यह प्रणाली नहीं होती।

आज परमिट प्रणाली का दोष नहीं है। उन लोगों का कहीं कहीं दोष है जिनके हाथ में यह परमिट प्रणाली है। यह नहीं कहा जा सकता है कि राजस्थान में सब जगह ऐसा होता है। सभी जगह परमिट देने में भ्रष्टाचार होता है। सभी जगह हजारों रुपये देने पर परमिट मिलती है। यह परमिट प्रणाली का दोष नहीं है। दोष उन लोगों का है जिनके हाथ में परमिट देना है उन लोगों का दोष है। आज अगर परमिट प्रणाली को तोड़ दिया जाय, लोगों को आज़ाद कर दिया जाय तो क्या अन्जाम होगा कि राजस्थान के अन्दर लाखों आदमी लखपति हैं तो लाखों आदमी मोटरों का धन्धा करने के लिए आयेंगे। उनके सामने एक कम्पीटिशन में प्रतियोगिता के मामले में मामूली आदमी ठहर नहीं सकेगा। वह मामूली आदमी नहीं ठहर सकेगा क्योंकि वह उतनी पूंजी इकट्ठी नहीं कर सकेगा न संगठन कर सकेगा और पैसे के अभाव में सारे कामकाज ठीक ठाक नहीं कर सकेगा। मतलब यह होगा कि सब सड़कें बड़े बड़े लोगों के हाथ में चली जायेंगी। यह जरूर होगा कि परमिट प्रणाली नहीं रहेगी तो भ्रष्टाचार नहीं रहेगा, भ्रष्टाचार समाप्त हो जायगा, मगर वह सारे का सारा वक्तव्य उन लोगों से,

(श्री सम्पतराज)

गरीब आदमियों से जो कि लाखों मध्यम वर्ग के आदमी इसमें लगे हुए हैं उनसे यह सारे का सारा व्यवसाय छिन कर पूंजीपतियों के हाथ में चला जायगा । इसलिए मैं निवेदन करूंगा कि आज परमिट प्रणाली में खराबियां नहीं हैं । खराबी है उन लोगों में जिन लोगों के हाथ में यह व्यवस्था है, और जहां भ्रष्टाचार होगा वह उन लोगों की खराबी है, और उसका प्रबन्ध किया जाना चाहिये । परमिट प्रणाली समाप्त करने से जो यह रोजगार है वह ऐसे लोगों के हाथ में चला जायगा जिनके बाप दादाओं ने, पुश्त दर पुश्त ने यह धन्धा नहीं किया । जिन्होंने कभी यह धन्धा नहीं किया है वे पैसे के जोर से इस व्यवसाय पर अधिकार कर सकते हैं ।

इसके लिए अच्छा सोल्युशन यही है कि जो अभी माननीय सदस्यों ने दिए हैं । मैं भी उनका समर्थन करता हूं । वह यह है कि व्यक्तिगत प्रणाली खत्म की जा सकती है । हर रूट पर, हर जगह चाहे वह छोटी रूट हो चाहे बड़ी रूट हो चाहे वह जिले से राजधानी को मिलाने वाली या गांव से तहसील को मिलाने वाली हो सब के लिए सहकारी समिति को परमिट दिये जांय और जब ऐसा होगा तो भ्रष्टाचार ही समाप्त हो जायगा । कौन पैसा देगा ? कहां से देगा ? और कौन लेने की हिम्मत करेगा ? क्योंकि सहकारी समिति का हिसाब रखा जाता है । जनता के सामने, सहकारी के मेम्बरों के सामने वह हिसाब पेश किया जाता है । उसका हिसाब ऑडिट होता है । वहां पर रिश्वत नहीं चल सकती है और न कोई रिश्वत मांग सकता है । व्यक्तिगत लाभ के लिए रिश्वत दी जाती है । व्यक्तिगत लाभ के लिए रिश्वत ली जाती है । न व्यक्तिगत लाभ होगा और न कोई रिश्वत देगा और न कोई रिश्वत लेने की हिम्मत कर सकेगा । ऐसी सूरत में सहकारी समिति ही बेस्ट सोल्यूशन है और कोई उपाय नहीं है ।

जो यह कहना चाहते हैं कि राष्ट्रीयकरण कर दिया जाय तो सरकार के पास आज इतने साधन नहीं हैं कि सारी रूट्स का राष्ट्रीयकरण कर सके और इस काम को अपने हाथ में ले सके । सहकारी समितियां फिर भी प्रबन्ध कर सकती हैं और ठीक तरह से कर सकती हैं । जो कुछ उसमें मुनाफा होगा वह सब लोगों में बंटेगा । सब लोगों के पास जायगा । यह चीज ध्यान में रखी जानी चाहिये कि सहकारी समितियों पर पूंजीपति लोग अधिकार नहीं कर लें और यह जो व्यवसाय छोटे मोटर मालिक, ड्राइवर्स और कन्डक्टर्स लोगों के हाथ में या ऐसे लोगों के हाथ में है कि रोज जिनके साथ में वास्ता है और जो अपने भरण पोषण व गुजारे के लिए यह धन्धा करते हैं, उनके हाथ में रहे । तो मैं आपसे निवेदन करूंगा, सभापति महोदय, कि वास्तव में आज जो कुछ हालत हो रही है कि कई लोगों ने यह व्यवसाय अपना बना रखा है कि कई लोग मोटर नहीं चलाते हैं और परमिट हासिल कर लेते हैं और फिर मोटरों को बेच देते हैं । ऐसे कई उदाहरण मैं कोटा डिवीज़न के पेश कर सकता हूं और कई लोगों के नाम भी बता सकता हूं कि ३ हज़ार की गाड़ी होती है और १५ हजार में बेची जाती है तो १२ हजार रूट के हो गए और इस तरह से पैसा ठग लेते हैं । ऐसी सूरत में लोगों को बड़ी दिक्कत का सामना करना पड़ता है । चन्द लोग भ्रष्टाचार करते हैं और सारा ट्रान्सपोर्ट

Page No.53

(श्री सम्पतराज)

बदनाम होता है। ऐसी व्यवस्था, इस प्रणाली को जरूर बदलना चाहिये। परमिट प्रणाली जारी रहना चाहिये मगर परमिट उन लोगों को देना चाहिये जो कोऑपरेटिव सोसाइटी बना कर मांग करें कि किस रूट पर वे मोटर चलाना चाहते हैं। व्यक्तिगत प्रणाली की जो प्रथा है यानी पूंजीपतियों से उसको समाप्त करना चाहिये। यही मेरा निवेदन है।

श्री पी० के० चौधरी (फुलेरा) : सभापति महोदय, जो परमिट सिस्टम है इसको समझने के लिए इसके पहले यह देखना चाहिए कि इसका जेनेसिस क्या है? किस तरह से परमिट सिस्टम हिन्दुस्तान में लागू हुआ? क्या जिस दिन से मोटर विहिकल्स का इन्वेन्शन हुआ उसी दिन से परमिट सिस्टम लागू हो गया था या नहीं? उसको देखना चाहिए तब जाकर यह जो सिस्टम है उसकी अच्छाइयों या बुराइयां या उसकी युटिलिटी ज़्यादा है या नहीं है, इस संबंध में हम कोई राय बना सकेंगे।

सभापति महोदय, यह जो परमिट सिस्टम है वह पहले हिन्दुस्तान में नहीं था मोटर विहिकल्स के लिए! इस सिस्टम को लागू किया गया है फर्स्ट वर्ल्ड वार के बाद और वह भी १९३९ में। मोटर विहिकल्स एक्ट के अन्दर में सबसे पहले जाकर परमिट सिस्टम इश्यु किया गया। सभापति महोदय, परमिट सिस्टम जारी करने की कोई नेसेसिटी एराइज़ होने की क्यों जरूरत हुई? उसकी जेनेसिस पर मैं जाना चाहता हूं ताकि सदन के सदस्यों को भी इस बात को समझने में आसानी रहेगी और गवर्नमेंट को भी इस दृष्टिकोण में इसके ऊपर विचार करने का मौका मिलेगा।

सभापति महोदय, हिन्दुस्तान में जो रेलवेज़ हैं यह सारी की सारी रेलवेज़ जब शुरू हुई थीं तो कमर्शियल कम्पनीज़ थीं या ब्रिटिश कम्पनीज़ जो कमर्शियल पर्पज़ से काम करना चाहती थी, प्रॉफ़िट मोटिव से काम करना चाहती थीं, उन्होंने सारे हिन्दुस्तान भर की जो रेलवेज़ हैं उनको कन्स्ट्रक्ट किया। तब शायद फर्स्ट वर्ल्ड वार से पहले हमारे यहां इतनी मोटर विहिकल्स भी लार्ज नम्बर में नहीं थीं, और इसीलिए रेलवेज और मोटर विहिकल्स में यानी रोड ट्रान्सपोर्ट में दोनों के अन्दर कोई खास कम्पीटिशन नहीं था। लेकिन फर्स्ट वर्ल्ड वार के बाद जो मिलिट्री मोटर्स, मिलट्री ट्रक्स और मिलिट्री विहिकल्स, वे सारी की सारी डिसपोज़ल्स से लोगों के पजेशन में आई। उसके बाद लोगों ने उसको रोड ट्रान्सपोर्ट में लगाया। इनको फ्रेट केरिंग के लिए कुछ लोगों ने और कुछ लोगों ने पेसेन्जर केरिंग के पर्पज़ के लिए मोटर विहिकल्स जो कि डिसपोज़ल्स से सस्ते भाव में मिली थीं लाकर शुरुआत की। अब रेलेवे को खतरा पैदा हुआ, जैसा मैंने कहा कि हिन्दुस्तान में रेलवेज़ थीं वह ब्रिटिश कमर्शियल कम्पनीज़ की थीं। उन्होंने प्रॉफ़िट मोटिव से शुरू की थीं। तो स्ट्रैटेजिक दृष्टिबिन्दु उनके सामने उतना नहीं रहता था जितना कि उसकी अर्निंग केपेसिटी की तरफ़। इसलिए रेलवेज़ जो ले की गई थीं वह इस खयाल से ले की गई थीं इस खयाल से बनी थीं कि जहां से ज़्यादा से ज़्यादा अर्निंग हो। उसके साथ में थोड़ा बहुत स्ट्रटेजिक इम्पॉर्टेन्स का उनके पास फर्स्टप्रिफरेन्स नहीं था, इसलिए गवर्नमेंट ऑफ इंडिया

Page No.54

(श्री सम्पतराज)

की तरफ़ से जो स्ट्रेटेजिक रोड वेज़, नेशनल हाईवेज़ वगैरह बने थे, और करीब करीब बहुत सी ज़गहों पर यह जो नेशनल हाईवेज़ या स्ट्रेटेजिक रोड्स जो कि मिलिट्री पर्पज़ के लिए बनाई गई थीं, हालांकि, उन्होंने यह बताया नहीं था कि फलां रोड मिलिट्री पर्पज़ के लिए हैं, लेकिन ज़्यादातर रोड्स जो उस ज़माने में बनाई गई थीं वह सारी की सारी पब्लिक कन्वीनियन्स के लिए नहीं बनाई गई थीं जितनी स्ट्रेटेजिक पर्पज़ के लिए। इसलिए ज़्यादातर रोड्स जो बनीं वह करीब करीब रेल के पेरेलल थीं। जब डिसपोज़ल से मोटर वेहीकल्स, लोगों को सस्ते भाव से मिलीं तो उन्होंने कम्पीटिशन शुरू किया। कम्पीटिशन से दो चीजें पैदा हुईं। एक तो यह कि रेलेवे की अर्निंग गिरने लगी, और क्योंकि रेलवेज़ जो थीं वह सारी की सारी .... थीं। तो उन्होंने अपनी गवर्नमेंट को मूव किया, और गवर्नमेंट ने इस बात को महसूस किया कि रेलवेज़ की अर्निंग्स गिरने नहीं देना चाहिए। और उनकी जो रोड्स हैं तो उन रोड्स के मेन्टीनेन्स के लिए हो सकता है कि मोटर वेहीकल्स से कुछ टैक्स मिल सकता हो परमिट लगाने से, लेकिन वह सब से ज़्यादा इम्पोर्टेन्ट बात यह थी कि रोड्स जो थी उनको तो मिलिट्री पर्पज़ के लिए, डिफेन्स परपज़ के लिए मेन्टेन करना ही था इसलिए मोटर वेहीकल्स के चलने से रोड्स से इनकम बढ़ाई जाय, यह दृष्टिबिन्दु नहीं था, लेकिन रेल्वे अर्निंग को नहीं गिरने दी जाय और रेलवे कम्पनीज़ का लॉस नहीं हो जाय इस खयाल से उन्होंने जाकर परमिट लगाने का तय किया। और इस दृष्टिबिन्दु को लेकर १९३९ में जाकर सबसे पहले मोटर विहिकल्स एक्ट पास हुआ। जिसके जरिये परमिट सिस्टम इश्यु हुआ।

अब, सभापति महोदय, मैं आपके ध्यान में मोटर विहिकल्स एक्ट जिससे स्टेट ने गवर्नमेंटको जो कन्ट्रोल करने की ऑथोरिटी दी है, उसके रीज़न्स क्या हैं ? किस उद्देश्य से स्टेट गवर्नमेंट कन्ट्रोल करना चाहती है ? उसके बारे में आपकी दृष्टि आकर्षित करूंगा। उसको जब एनेलाइज़ करेंगे और आप देखेंगे तो उससे महसूस होगा कि जिन इन्ट्रेस्ट्स को सेफ़ गार्ड करने के लिए मोटर वेहीकल्स एक्ट में स्टेट गवर्नमेंट को कन्ट्रोलिंग ऑथोरिटी दी जाती है, वह इन्टेरेस्ट कहां तक ऑथोरिटी देने मे उसका परपज़ सर्व होता था यह नहीं बताया था।

सभापति महोदय, मोटर विहिकल्स एक्ट के सेक्शन ४३ में पॉवर टू गवर्नमेंट टू कंट्रोल रोड ट्रान्सपोर्ट में बताया गया है कि किस पर्पज़ से पॉवर दिया जाता है। इसका सब सेक्शन (१) है A State Government having regard to the advantaged offered to the public, trade ane industry by the development of motor transport, and इसको ध्यान में रखते हुये मोटर विहिकल्स ट्रान्सपोर्ट कंट्रोल करेंगे। दूसरी बात उन्होंने कही है : (b) Desirability of coordingting road and rail transportment. रेल रोड़ ट्रान्सपोर्ट को कोऑर्डिनेट करना चाहते हैं लेकिन हालत उस समय यह थी कि कोऑर्डिनेट करने का सवाल नहीं था। रेलवेज़, रोड कांपीटिशन में हार जाती थी। They were therefore diverted to the Road transport. लेकिन उन्होंने ऑब्जेक्ट्स एण्ड रीज़न्स में यह बताया। To coordinat their rail and

Page No.55

(श्री सम्पतराज)

road transport. तीसरी बात यह कही : The desirability of preventing the deterioration of the road system and... रोड सिस्टम के डेटीरियोरेशन को रोकने के लिए। मैं कहना चाहता हूँ कि रोड सिस्टम को ट्रान्सपोर्ट पर्पज के लिए बनाया गया, कम्यूनिकेशन जो है उसको ईजी एण्ड अवेलेबल करने के लिए बनाया गया है, इसलिए नहीं बनाया गया कि एक दफा टार डाल दिया, मेटलिंथ कर दिया तो उसके बाद रिपेअर्स नहीं करानी पड़े इस पर्पज़ से नहीं बनाया गया Road system was meant with the main objective. रोड सिस्टम से कम्युनिकेशन ईजी और क्विक करना चाहते है। पब्लिक कनवीनियेन्स का ख्याल करके बनाया था न कि डिटिरीयोरेशन को रोकना चाहते थे। सड़क पर मोटर गाड़ियें चलेंगी तो वीयर एण्ड टीयर तो होगा। रेलवेज़ का भी वीयर एंड टीयर होगा लेकिन रेल ट्रान्सपोर्ट में ज्यादा से ज्यादा मेग्जिमम अमाउन्ट ऑब्टेन रन करने की कोशिश करते हैं वीयर एंड टीयर का ख्याल नहीं करते, ज्यादा गाड़ियां चलती हैं तो ज्यादा आमदनी हो जाती है।

चौथी बात यह कही गई है : the desirability of preventing uneconomic competition among motor vehicles मोटर वेहिकल्स में अनइकोनोमिक कांपीटिशन होगा। मैं कहना चाहता हूं कि हिन्दुस्तान में और भी कई ट्रेड एंड इन्डस्ट्रीज और धंधे हैं। जैसे कपड़े का बिज़नेस है तो कपड़े की मिल्स पर कंट्रोल नहीं रखेंगे, उसमें कंपीटिशन होगा। कपड़े के व्यापारी हैं उन पर कंट्रोल नहीं रखते। १० व्यापारी हैं तो नये शुरू हो जायेंगे तो प्रोफिट गिर जायगा यह ख्याल नहीं किया जाता है। जिस समय कंट्रोल लागू था उस टाइम इकोनोमिक सिस्टम वाज़ बेस्ट ऑन फ्री कंपीटिशन। जहां लेसेज फेयर की पॉलिसी एडवोकेट की थी ब्रिटिश गवर्नमेंट ने लिव एंड लेट लिव। क्योंकि उस टाइम वे लोग वर्ड मारकेट को कंट्रोल करते थे। कमर्शियल एंड कन्ज्यूमर्स गुड्स को सप्लाई करते थे। इसमें कंपीटिशन की परवाह नहीं करते थे : They could give means to prevent cut throat amongst the industries, to cut throat amongst the services. इसके लिये उन्होंने कोई कानून नहीं बनाया। सरविसेज़ में कट थ्रोट कांपिटिशन के लिये युनिवरसिटी पर युनिवरसिटी खोली ताकि ज्यादा से ज्यादा लोग क्लर्क बनने को तैयार हो जावें और पे स्केल्स कम हो जावे। लेकिन इन दूसरी सारी बातों में कंपीटिशन का ख्याल नहीं रखा, फ्री कंपीटिशन लगाया। फ्री रोड ट्रान्सपोर्ट में ओपरेटर्स को नुक्सान पहुंचता है। फ्री कंपीटिशन का मूलभूत सिद्धान्त यह है कि उसमें कन्ज्यूमर्स को फायदा होता है। जैसे रोड़ ट्रान्सपोर्ट में कन्ज्यूमर्स पब्लिक है तो इसमें जितना कंपीटिशन होगा उतना ही पब्लिक के लिये एडवान्टेज़ होता है। यही सिद्धान्त इसकी तरफ जाता है बाकी सारे सिद्धान्त यह है कि कंट्रोल्ट इकोनोमी की तरफ जाते है। फ्री कंपीटिशन का सिद्धान्त फ्री कंपीटिशन जिस धंधे में होगा उतना ही ओपरेटर्स को इन्सेन्टिव मिलता है, टेक्नीकली एफ़िशियेन्सी बढ़ती है और चीपेस्ट कोमोडिटी मिल जाती है। फ्री इकोनोमी का यह मूलभूत सिद्धान्त है कंपीटिशन को नहीं रोकने के लिये। और जिस जमाने में यह

Page No.56

(श्री सम्पतराज)

मोटर वेहिकल एक्ट लाया गया था उस जमाने में ब्रिटिश गवर्नमेंट का यह उसूल था फ्री कंपीटिशन का लेकिन सिर्फ रोड ट्रान्सपोर्ट में फ्री कंपीटिशन के द्वारा कंट्रोल लागू नहीं किया।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूं कि रोड ट्रान्सपोर्ट में कंपीटिशन न करके मोनोपोली देते हैं तो उसका असर उल्टा पड़ता है। हम मोनोपोली के हमेशा खिलाफ हैं। मोनोपोलिस्ट जो होता है उसका उसूल यह नहीं होता है कि चीपर रेट पर कन्ज्यूमर को दें उनका उसूल होता है कि कम से कम कीमत पर सर्विसेज़ से पैदा करें और ज्यादा से ज्यादा कीमत कन्ज्यूमर्स से लें। तो यह जो प्रोविजन मोटर वेहिकल एक्ट में था उसको पढ़ने से यह मालूम होता है कि हिन्दुस्तान में पहले लोगों का कितना क्या रवैया था और किस लिए परमिट सिस्टम लागू किया। लेकिन यह आरग्यूमेंट उस ज़माने के हैं जिसके पीछे रैसनल भावना नहीं है जिससे कि हम उसे एक्सेप्ट कर सके। यह तो उस ज़माने की बात थी जब कि देश पराधीन था। आज देश स्वतंत्र हो गया हो गया है। हमारे सामने यह ध्येय नहीं है कि ब्रिटिश कंपनीज़ को फायदा पहुंचाना है इसलिए कंपटिशन को चालू रखना चाहते हैं। आज सारी रेल्वेज़ गवर्नमेंट ओन्ड हैं, स्टेट ओन्ड है इसलिए पब्लिक प्रोपर्टी है लेकिन इसके बाद भी देखा गया है कि रोड़ कंपीटिशन में मोटर बसेज़ और वेहिकल्स के कंपीटिशन मे रेलवेज़ स्टेन्ड नहीं कर पाती है। इसका नतीजा यह हुआ कि इस दफा जब पार्लियामेंट में रेलवे बजट का डिस्कशन हुआ उस समय रेलवे मन्त्री ने मन्जूर किया है कि रेलवे रोड़ कंपीटिशन में पीछे रहती है गुड्स एण्ड कमर्शियल आर्टिकल्स, केश क्रोप्स वगैरा रेलवे से न जाकर रोड़ ट्रान्सपोर्ट के ज़रिये जाना शुरू हुआ है। उन्होंने इस फेक्ट को मंजूर किया। पार्लियामेंट के कई सदस्यों ने फेक्ट्स एंड फिगर्स के आधार पर इस बात को इंगित किया है कि रोड ट्रान्सपोर्ट को फ्री हैंन्ड देना चाहिये इससे दो फायदे हैं। एक तो रोड़ ट्रान्सपोर्ट रेलवे के मुकाबिले में चीपर होती है और दूसरी बात यह है कि क्विकर भी होती है। रेलवे का स्टेटिस्टिक्स निकाल कर देखा है कि एक पेसेन्जर ट्रेन की रफ्तार है वह पेसेन्जर बसेज़ की एवरेज रफ्तार से जो कि ३०, ४० मील प्रति घंटा पड़ती है काफी कम है। जब कि रेलवे की पैसेन्जर ट्रेन की एवरेज रफ्तार १५ मील प्रति घंटा आती है। मैं मिसाल देकर बताना चाहता हूं कि जयपुर से दिल्ली तक का रास्ता लगभग २०० मील का है लेकिन उसमें रेल में १२. १३ घंटे लगते हैं लेकिन अगर बस से जाते हैं तो ६ घंटों में पहुंच सकते हैं। गुड्स ट्रेन की रफ्तार १० मील प्रति घंटा है। और जो बस ट्रेफिक है, उसकी उससे फोर टाइम्स ज्यादा रफ्तार है। जो रोड़ ट्रान्सपोर्टेशन है, उसमें कई फेसेलिटीज मिलती हैं। दूसरी बात यह है कि रेलवे का यह ओपन सीक्रेट है कि रेलवे में गुड्स का बुकिंग होता है, उसके लिए, पार्सल के लिए और हर एक कनसाइनमेंट के कन्सीडरेशन से बुकिंग क्लर्क को कुछ देना पड़ता है, यानि कुछ परसन्टेज वहां फिक्स है, जो करप्सन रेलवे में है, वह इस वज़ह से है। इस हालत में रेलवे को जब कामर्शियल प्रिन्सिपल पर चलाना चाहते हैं तो रेलवे को कस्टमर्स की खुशामद करनी चाहिए। रेलवे की जो पद्धति है वह है कि बड़े से बड़े आदमी को भी टिकट लेने

(श्री सम्पतराज)

के लिए लाइन में खड़ा होना पड़ेगा, अगर एक पार्सल बुक करानी है तो क्लर्क की खुशामद करनी पड़ेगी । जब कि रेलवे कामर्शियल प्रिन्सिपल पर सर्विस रेन्डर करती है then it should be more polite लेकिन रेलवे में मोनोपोली है, इसलिए ज़रूरत नहीं पड़ती है और इस मोनोपोली को धक्का पहुँचाने के लिए जो रोड ट्रान्सपोर्ट शुरू किया गया है, उसको आप खत्म करना चाहते हैं। यह नहीं चाहते कि रोड ट्रान्सपोर्ट की तरक्की हो जाय, उसको खत्म करना चाहते हैं। उसके बावजूद भी रोड ट्रान्सपोर्ट कम्पीट कर सकती है तो अब रेस्ट्रिक्ट करना चाहते हैं, उसको कर्ब करने के लिए टैक्सेशन लेते हैं....

(घंटी)

श्री सभापति : मैं माननीय सदस्य को रूल १४६ की याद दिलाता हूं कि रिज़ोल्यूशन पर १५ मिनट से अधिक नहीं बोलेंगे and you have finished your 15 minutes.

श्री पी० के० चौधरी : But there is no other speaker. I don't think the Chaiman should be so strict about it.

श्री सभापति : अभी कुछ और महानुभाव बोलेंगे ।

श्री पी० के० चौधरी : There is nobody to speak and if you don't allow then I will sit down and I will speak on my resolution. I have got a similar resolution.

श्री जगदीशप्रसाद माथुर : बोलने दीजिये ।

श्री पी० के० चौधरी : If you want I will sit down.

श्री सभापति : You finish within two minutes.

श्री पी० के० चौधरी : I don't want to speak Sir. I will speak on my resolution.

श्री सभापति : मिनिस्टर इन चार्ज । ....श्री महेन्द्रसिंह पंवार ।

श्री महेन्द्रसिंह पंवार (अजमेर पूर्व): माननीय, सभापति महोदय, इस प्रस्ताव के ऊपर करीब करीब हर पहलू से सदन के समक्ष विचार हो चुका है। करीब करीब सभी माननीय वक्ताओं ने इस बात को स्वीकार किया कि परमिटों के द्वारा मोटर ट्रान्सपोर्ट के धन्धे पर हम नियमन करते हैं, उस नियमन में हर स्तर पर भ्रष्टाचार और बहुत बड़ी सीमा तक भ्रष्टाचार देखने में आता है। उसके हर एक स्वरूप पर भिन्न भिन्न माननीय सदस्यों ने अपने अपने विचार रखे, राष्ट्रीयकरण के लिए, सामाजिक करण के लिए, कोऑपरेटिव के अधिकार क्षेत्र में इस बात को दे देने के लिए कहा, कुछ सदस्यों ने फ्री एन्टरप्राइज ऑफ़ कामर्स पर लाने के लिए अपने अपने विचार रखे। इस रूप में मेरी अपनी विचारधारा तो बिल्कुल एक ओपन ट्रेड के अनुकूल नहीं है मगर आज की परिस्थिति में वह करना है, उसका समर्थन करने में भी नहीं हिचकिचाऊंगा। उसके बारे में अपनी विचारधारा बहुत चन्द शब्दों में व्यक्त कर देना चाहता हूँ और साथ ही साथ बाद में, आजकल की व्यवस्था को

(श्री महेन्द्रसिंह पंवार)

सीमा के अन्दर क्या कुछ स्थिति सुधारने के लिए किया जा सकता है, उसके लिए सुझाव देकर समाप्त करूंगा क्योंकि वक्त कम है।

श्रीमान्, फ्री ट्रेड और जिसको अन्तिम बोलने वाले माननीय सदस्य ने लेसेज फेअर कह कर हमको समझाया, प्रतिस्पर्द्धा की इकॉनामी, जो कि कम्पीटीशन की इकॉनामी है। एक पहले माननीय सदस्य बोले थे, उन्होंने कहा था कि कम्पीटीशन जो है, यह केपिटलिज्म की, पूंजीवाद की देन है और इस तरह उन्होंने इसे हिकारत की नज़र से याद किया। मैं समझता हूं यह थोड़ा गलत दृष्टिकोण है। पूंजीवाद का मैं समर्थक नहीं हूं मैं नहीं मानता कि पूंजीवाद आज की स्थिति में मानव समाज को एक अच्छा जीवन व्यतीत करने के साधन उपलब्ध करा सकता है। मैं ऐसा नहीं मानता हूं मगर कम्पीटीशन को पूंजीवाद की देन मानना गलत दृष्टिकोण है क्योंकि पूंजीवाद को बड़ी गम्भीरता से देखा जाय तो कम्पीटीशन एक पूंजीवाद के ऊपर अंकुश है। पूंजीवाद, जो एकदम सब जगह से बटोर कर एक जगह धन सम्पत्ति को इकट्ठा करने का मानव स्वभाव है, उस मानव स्वभाव का प्रतीक है, उसके ऊपर जो अंकुश है, वह कम्पीटीशन है, प्रतिस्पर्द्धा है। इस प्राकृतिक क्षेत्र पर प्रकृति नियमन करती है कि पूंजीवाद एक ही जगह अधिक अपने पेट को न फैलाये क्योंकि एक दूसरे मानव की यह इकट्ठा करने की प्रवृत्ति आपस में टकराने लगती है। तो वह देन है वह प्रकृति की है, प्रकृति का अंकुश है। इस अर्थ में हमें प्रतिस्पर्द्धा को समझना चाहिए। आज के युग में हम पूंजीवाद और कम्पीटिशन को बुरा कहते हैं, उसका एक दूसरा दृष्टिकोण है, वह एक समाजवादी दृष्टिकोण है। वह यह कहता है कि कम्पिटीशन बुरा नहीं है, वह तो पूंजीवाद को दुरुस्त करता है। उस पर अंकुश लगाता है, उसको परिष्कृत बनाता है। पूंजीवाद में स्वाभाविक गुण है, उसको किसी सीमा तक मिलाता है। प्रकृति में स्वयं ऐसा नियम पैदा हुआ है। उसमें दोष इस प्रकार आता है कि पूंजीवाद को हम कम्पीटिशन के शस्त्र के द्वारा ठीक करना चाहते हैं, उसकी एक सीमा आती है लेकिन कम्पीटिशन इस हद तक बढ़ता है कि वह अनइकानॉमिक हो जाता है। जैसा कि मोटर विहिकल्स एक्ट में से एक माननीय सदस्य ने पढ़कर सुनाया था, फुलेरा से आने वाले माननीय सदस्य भी बताया था। वह अनइकानॉमिक कम्पीटिशन क्या है, मैं चन्द शब्दों में उसके बारे में विचार रख देना चाहता हूँ। चीज़ यह है कि अगर हम कम्पीटिशन के आधार पर एक इन्डस्ट्री में प्रॉफ़िट मोटिव से काम करना चाहते हैं तो कभी इतनी केपिटल उस दिशा में लगा देंगे, तो बहुत सारे मोटर चलाने वाले आयेंगे और आपस में प्रतिस्पर्द्धा करेंगे। मान लीजिए कि हमारे देश में मोटर यातायात से अधिक दूसरे विषयों में पूंजी की आवश्यकता है, फ्री एन्टरप्राइज़ की आवश्यकता है लेकिन उसका डाइरेक्शन, फैलाव, बहाव एक उद्योग की तरफ़ कर देते हैं, दूसरी ओर उद्योग हैं, उनकी तरफ पूंजी नहीं दी जाती, तो दूसरों के अन्दर कमी पहुँचती है, इसलिए यह अनइकॉनॉमिक कम्पीटिशन होगी। तो समूचे समाज के दृष्टिकोण से हमको यातायात की जितनी आवश्यकता हो सकती है, उससे कहीं अधिक आवश्यकता कपड़ा बनाने की हो सकती है, मकान बनाने की आवश्यकता हो सकती है। सड़क पर केवल आने जाने के

(श्री महेन्द्रसिंह पंवार)

साधन से मानव समाज की आवश्यकता पूरी नहीं कर सकते। इसलिए सारा कम्पीटिशन एक दिशा में न चला जाय। जब मानव समाज ज्यादा हो जाता है, आबादी बढ़ती है तो साधनों की कमी पड़ने लगती है, तब उन साधनों में से सारे समाज की प्रपोर्शनेट आवश्यकता पूरी करनी पड़ती है। तो फिर कम्पीटिशन के लिए हम कन्ट्रोल्ड इकॉनॉमिक को स्वीकार करते है तो ऐसे नियम हों, तो कम्पीटिशन में बुराई नहीं है, कम्पीटिशन के हद से गुजर जाने में जो बुराई है, उसको हम स्टेट कंट्रोल से सुधारना चाहते हैं। इसके लिये कई अर्थ शास्त्रियों ने कई लेबल बताये हैं। मोटे रूप से जो सुझाव हैं, उनमें से दो सदन के समक्ष आये हैं, म्युनिसिपलाइजेशन इसके आधार पर राष्ट्रीयकरण कर देने का विचार आया। स्टेट कन्ट्रोल्ड इकॉनॉमी वह किसी विशेषता से नहीं आई है। जो मौजूदा कानून है, वह मोटर विहिकल्स पर स्टेट कंट्रोल्ड इकॉनॉमी का है। इस सारी चीज के लिए आवश्यक क्या होती है। जैसा कि माननीय सदस्य ने कहा कि मोटरों का राष्ट्रीयकरण हो। एक दूसरा दृष्टिकोण बनाना चाहते हैं। मैं उससे बड़ी चीज़ बताता हूं, उस तरफ इशारा तो एक माननीय सदस्य ने किया था। लेकिन उतना साफ नहीं है, मैं कहना चाहता हूं कि ठीक है हम फ्री कम्पीटिशन, फ्री एन्टरप्राइज़ पूंजीवाद की व्यवस्था में पसंद नहीं करते हैं, उसको मिटाना चाहते हैं और किसी न किसी तरह समाजवादी व्यवस्था कायम करना चाहते हैं। इसके लिए आवश्यक यह है कि वहां दोनों चीज़ें काम नहीं करेंगी कि सोशलिज्म थ्रू सोशलिज्म और कम्युनिज्म थ्रू कम्युनिस्टेस। ऐसा नियम है कि हम केपिटलिस्ट्स को कहें कि तुम सोशलिज्म ले आओ, तो यह असम्भव चीज़ है क्योंकि उसकी वह विचारधारा नहीं है, उसका आचरण उसके अनुरूप नहीं होने वाला है, वह आवश्यक नहीं मानता समाज के लिए, कल्याणकारी नहीं मानता। उस विचारधारा को कार्यान्वित करने के लिए उस विचारधारा को अन्तःकरण से मानने वाला व्यक्ति आवश्यक है, उसके बिना नहीं हो सकता। मैं चाहता हूँ कि समाजवाद हो और समूचे समाज का दृष्टिकोण बनाया जाय और समाजवाद को कार्यान्वित करने के लिए समाजवादी विचार के व्यक्तियों का समूह चाहिए....मगर आज हम किस ढांचे से इस काम को कराना चाहते हैं। स्टेट कन्ट्रोल लगाती है पर ऐसे व्यक्तियों के द्वारा लगाती है कि जिनका अन्तस का विश्वास पूंजीवाद में है, जो सामाजिक लालच को अपना धर्म मानते हैं। आज रूस में राष्ट्रीयकरण की व्यवस्था क्यों कामयाब हो गई? जो राष्ट्रीयकरण की व्यवस्था भारत में कामयाब नहीं हुई, रेल्वे का राष्ट्रीयकरण किया तो एवरेज १० माइल्स भी नहीं निकलता, लेटनेस आवर्स देखें तो पता चलेगा कि लेटनेस आवर्स का पार ही नहीं है। मुझे एक पुरानी पुस्तक देखने को मिली उसमें टोटल लेट रनिंग का एवरेज निकाला हुआ था I think it was about a week and some days during a year.तो तमाम ब्रिटिश रेलवेज़ ने साल भर में १ सप्ताह और कुछ घंटे लेट रनिंग किया, यहां एवरेज निकालें तो आज ६ महीने से ज़्यादा लेटनेस का पीरियड आ जावेगा। हमारे यहां राष्ट्रीयकरण असफल होता है और रूस में राष्ट्रीयकरण सफल हो जाता है, इसका मूल कारण है कि रूस में अन्तस का विश्वास है राष्ट्रीयकरण के के प्रति। तो आज के समय में कोरा कह देना

(श्री महेन्द्रसिंह पंवार)

कि समाजवाद लाये तो समाजवाद को समाजवाद को लाने से आयेगा, पर जैसे व्यक्तियों के हाथ में शासन है, जैसा कर्मचारी वर्ग है उनके हाथों से समाजवाद लाना चाहते हैं तो यह असंभव है।

परमिट सिस्टम अगर रहे तो कोई एतराज़ की बात नहीं, जितने मांगें उन्हें परमिट दे दें पर कम्पिटिशन ऐसा क्यों करते हैं? प्रॉफ़िट मोटिव में विश्वास करने वाले लोग व्यक्तिगेन में विश्वास करते हैं। मैं ऐसा नहीं मानता कि यह नहीं मिटायें तब तक आप सुधार नहीं कर सकते। स्टेट का करके आपने कम्पिटिशन को बदल दिया हो ऐसी बात नहीं है, कम्पिटिशन नहीं बदला है स्तर बदला है। पहले परमिट होल्ड करने के लिए आपस में प्रतिस्पर्धा करके परमिट हांसिल करते थे अब परमिट लेने वाले यह देखते हैं कि परमिट देने वालों को परमिट हासिल करने के लिए कितना पैसा दिया जा सकता है, इसका लेवल बढ़ गया है, कम्पिटिशन नहीं बदला है, स्तर बदल गया है। इसको मौजूदा परिस्थिति में बदलना चाहते हैं तो बदलिये, समाज आपको आशीष देगा। करप्शन होता क्यों है, मैं यह नहीं कहता कि कोई व्यक्ति विमोह के स्थान पर पहुँच जायेगा, लालच को छोड़ देगा। आदमी के अन्दर धर्म की भावना भी होती है, आदमी लालच को ठुकराता है दो सौ ४०० के लालच को ठुकरा सकता है पर ४००० के लालच को नहीं ठुकरा सकता। जो ज़्यादा लालच की परिस्थिति है, ज्यादा लालच का जो श्रोत है उसको बदल दीजिये, लालच की जो वस्तु है उसको कम कर दीजिये, लालच कम हो जायगा तो करप्शन आप ही कम हो जायगा। ट्रांसपोर्ट में एक रिवोल्यूशन हुआ है, हाल ही में और उसका नाम है डीज़ल रिवोल्यूशन। उसमें खर्चा इतना कम लगता है कि मुनाफे की सीमा काफी बढ़ गई है। अगर एक मोटर चलाने वाला पहले एक लाख रुपया कमाता था तो आज वह १० लाख कमा सकता है। इतना ज़बरदस्त रिवोल्यूशन आया है, पर इसका लेवल यह है कि अधिक आमदनी का पैसा आर. टी. ए. के साहबान को खुश करने के लिए आर. टी. ए. के मेम्बर्स के लिए कर सकते हैं। तो यह इतना बड़ा प्रॉफ़िट इनके लिये रखा गया है, इतने बड़े लालच को ठुकराने की ताकत महात्मा गांधी में हो सकती है पर महात्मा गांधी के चेलों में नहीं हो सकती। तो सबसे पहले इस लालच को कम कीजिये। इस सम्बन्ध में प्रश्न पूछे जाते हैं तो उत्तर मिलता है कि यह एक अलग बॉडी है, इसमें हमारा हस्तक्षेप नहीं .. except through revisions for appeals, or whatever it is... पर मेक्सिमम दर को निश्चित करना, आप किराये की सीमा वह ले आइये कि साधारण मुनाफे की गुंजायश रह जाय, इससे जनता को बेनिफिट मिलेगा। किराया कम करके वह लालच का स्तर जो आर. टी. ए. तक है, वह कम कीजियेगा। यह मैंने एक सुझाव दिया है। किस तरह छोटे मोटे प्रश्नों पर कमेटीज़ अपॉइन्ट की जाती हैं, कमिशन्स बैठाते हैं, तो यह तो एक बहुत ही महत्वपूर्ण प्रश्न है। आने जाने के साधन नहीं होंगे तो मौजूदा समय में जो समाज चल रहा है वह नहीं चल सकेगा। बड़ी बुनियादी आवश्यकता है ट्रान्सपोर्ट सर्विस की। इसके सुधार के लिए, इस महत्वपूर्ण प्रश्न पर गम्भीरतापूर्वक विचार करने लिए कोई कमेटी मुकर्रर करिये कमिशन बैठाइये और इस सबके लिए अपने खज़ाने का पैसा

(श्री महेन्द्रसिंह पंवार)

खर्च करेंगे तो वह अपव्यय नहीं होगा ।

तो इसके लिये एक मोटा सुझाव मैं दे सकता था वह मैंने दिया और इस सुझाव के साथ मैं इसका समर्थन करता हूं ।

श्री नाथूराम मिर्धा (यातायात मन्त्री) : माननीय सभापति महोदय, सदन के सामने जो प्रस्ताव विचाराधीन है वह यह है कि हमारी मोटरों की परमिट प्रणाली खराब है, इस वज़ह से इसको हटा दिया जाना चाहिये । यह प्रस्ताव सीकर से आने वाले माननीय सदस्य ने पेश किया, उसके समर्थन में कुछ माननीय सदस्यों ने भाग लिया । उन्होंने अपनी दलीलें दीं की यह परमिट प्रथा खराब क्यों है और इसको कैसे ठीक किया जा सकता है । माननीय सभापति महोदय यह विषय इससे पहले भी इस सदन में चर्चा का विषय बन चुका है । मोटर विहिकल्स एक्ट एक वह कानून है जो हमारे देश की पार्लियामेंट का बनाया हुआ है कानून है और सारे देश में वही कानून लागू है । हमारे राजस्थान में यह ५१–५२ का एक्ट हमने लागू किया है । इस एक्ट में अभी पिछले साल कुछ संशोधन हुए थे और सीकर से आने वाले माननीय सदस्य ने इस पर्मिट प्रणाली को दोषपूर्ण बताते हुए, आर०टी०ए०एस०टी०ए० इनके बारे में किस प्रकार से खराबियां हैं और एक खास तौर से उच्च न्यायालय से फैसला हुआ उसका भी रेफेरेंस दिया, वह फैसला माननीय सभापति महोदय मैं सदन के माननीय सदस्यों की जानकारी के लिये, क्योंकि वह पब्लिक के सामने है । हाई कोर्ट का फैसला है उसके बारे में जो आर०टी०ए० और एस०टी०ए० का कान्स्टीट्यूशन किया गया, वह पुराना एक्ट ५१–५२ का जो लागू था उसके नीचे नियम बने हुए थे, उनके तहत यहां की आर०टी०ए० और एस०टी०ए० कान्स्टीट्यूट की हुई थी । जो नया संशोधन अभी इस कानून में पिछले साल आया उसके बाद इस नियम में कुछ संशोधन करने की आवश्यकता है । वह संशोधन समय के अन्दर नहीं किया जा सका उनका भी यही परिणाम था । राज्य सरकार यह मान कर चलती है कि जैसा सेन्ट्रल गवर्नमेंट ने कहा वे सब रूल्स को मोडल रूल्स नहीं बना दें तब तक उनके लिये इन्तज़ार में पुराने रूल्स चले आ रहे हैं और वे हमारे मौजूदा एक्ट की धारा से मेल नहीं खाते । यही बात हाई कोर्ट के फैसले में दी है । उन्होंने यह कहा है कि ये रूल्स कन्ट्राविन्स होते हैं । हाई कोर्ट का फैसला हमारे सामने है । सरकार यह सोच रही है कि उसकी वज़ह से कौनसी दिक्कत हुई है । एक न्यायालय का फैसला जब तक दूसरा न्यायालय नहीं बदलता वह कायम रहता है और हमें जो इस फैसले की तहत में कार्यवाही करनी चाहिए करेंगे ।

अब प्रश्न यह उठाया जाता है कि जो परमिट प्रणाली है उसको समाप्त करना चाहिये । इसमें बहुत रिश्वतखोरी, भ्रष्टाचार है और दूसरी भी बहुत खराबियें हैं । कुछ लोगों को पर्मिट रिश्वत से मिलते हैं तो कुछ पार्टी के लोगों को फायदा पहुँचाने के लिये दिया जाता है भाई भतीजावाद आदि की बातें कुछ माननीय सदस्यों ने सदन में कहीं । मैं आपके ज़रिये यह निवेदन करना चाहता हूं कि परमिट सिस्टम समाप्त करके आप दूसरा क्या सिस्टम चालू करना चाहते हैं ? मैंने पहले भी इस सम्बन्ध में कहा था कि दूसरी गवर्नमेंट भी इस धन्धे के बारे में

(श्री नाथूराम मिर्धा)

राष्ट्रीयकरण करने की सोचती है कि इसका राष्ट्रीयकरण कर लिया जाय। इसके लिए राज्य सरकार ने कदम उठाये हैं। मैंने बजट की बहस का उत्तर देते हुए सदन को इसके सम्बन्ध में जानकारी दी थी कि हमने १५ लाख का प्रोवीज़न बजट में इसके लिये किया है। मैं सदन के सदस्यों को बता देना चाहूंगा कि हमारे वहां ३॥ हज़ार बसेज़ चलती हैं जो सवारियां को ले जाने का काम करती हैं। ३॥ हज़ार बसों को सारी की सारी को राजस्थान सरकार की ओर से चलाई जावे तो काफी खर्चा सरकार को आता है और राष्ट्रीयकरण करने बाद भी बहुत सी बातों का खर्चा सरकार पर पड़ता है। इसके लिये एफिसियेन्ट स्टाफ रखना होगा। उनको अच्छा वेतन देना होगा मार्ग में स्टेशन और लोगों की सुविधा के लिये प्रबन्ध करना होगा। इतने बड़े मोटरों के सेट अप को एक दम लेने से इसके साथ साथ मज़दूरों की सुविधाओं के लिए कई प्रकार की योजनाए सामने आवेंगी। इस प्रकार कई बातों की बड़ी भारी लम्बी ज़िम्मेदारी राजस्थान सरकार पर आती है। अब उस भार को किस हैसियत से उटा सकते हैं यह देखने की बात है। यह प्रश्न यातायात विभाग का नहीं है। यह एक्सचेकर और फाइनेन्स पर निर्भर करता है। यह हमारी मान्यता है कि राष्ट्रीयकरण किया जाना चाहिये और जो दोष इसमें हैं वे दूर किये जा सकते हैं जब इसका पूर्णरूप से राष्ट्रीयकरण हो।

कोटा से आने वाले माननीय सदस्य ने कहा कि इसका राष्ट्रीयकरण भी करना खराब है क्योंकि इससे जो व्यक्तिगत रूप से लोगों को धन्धा करने की शक्ति है वह मिट जावेगी और बहुत से लोग बेकार हो जावेंगे। मैं इसका ज्यादा लम्बा उत्तर नहीं देना चाहता। बहुत से माननीय सदस्य मानेंगे कि उन्होंने जो दलीलें दी हैं वे ठोस नहीं हैं। आज हम जानते हैं कि राज्य की जो सरकार है वह पब्लिक की सरकार है। एक्सचेकर से कितना भला हो सकता है। आप कहते हैं कि राष्ट्रीयकरण नहीं होना चाहिये और परमिट सिस्टम भी नहीं रहना चाहिये।

श्री दयाकृष्ण विजय (छबड़ा): Point of clarification. आपने टौंक वगैरा की तरफ बसेज़ सर्विस चलती हैं उनको देखा है...

श्री नाथूराम मिर्धा : आपने इस टौंक की बात को लेकर १०' तो यहां सवाल पूछ लिये दस दफे उनका उत्तर दे दिया गया है। उसके बाद भी कहीं आपको समझ में नहीं आवे तो उसका तो क्या किया जा सकता है। टौंक की स्थिति अलग थी टौंक की मोटरों का कम्पलीट राष्ट्रीयकरण नहीं था। मैं समझता हूं कि टौंक की बात आप कह रहे हैं यह आपकी समझ की भूल हो सकती है।

श्री दलपतसिंह (आबू) : आपने टौंक में देखा है। नागौर में फर्स्ट क्लास बसेज़ चलती हैं।

श्री नाथूराम मिर्धा : जनसंघ के सदस्य दोहरी बातें करते हैं। कहते कुछ हैं और करते कुछ हैं।

श्री जगदीशप्रसाद माथुर (सीकर) : यह तो समझ का फेर है।

श्री नाथूराम मिर्धा : हमारे और आपके समझ में फेर है इसीलिए तो इतनी

(श्री नाथूराम मिर्धा)

बहस यहां करते हैं। तो माननीय सभापति महोदय, मैं निवेदन कर रहा था कि राष्ट्रीय-करण की ओर जमाना जाना चाहता है और जाना होगा। इसके लिए हमने बजट में १५ लाख का प्रोविज़न रखा है कि मोटरों का नेशनेलाइजेशन होने वाला है फिर भी हम इस साल में कितना खर्च कर सकते हैं और कितना राष्ट्रीयकरण कर सकते हैं अपना पूरा ज़ोर लगा कर लागू करना चाहते हैं। बहुत से माननीय सदस्यों ने ज़ोर दिया कि इन्डीविजुअल को प्रोफिट नहीं दिया जा कर पार्टीज़ को परमिट दिया जाना चाहिये। सोसाइटीज़ को दिया जाना चाहिये। मैं यह कहूँगा कि सहकारी समितियों को दिया गया है बाकी जब लोगों को यह मालूम हुआ कि सहकारी समितियों को परमिट दिये जाएंगे कई लोगों ने नाममात्र की सहकारी समितियां बना लीं। जब परमिट देखे तो उन्होंने अर्जियां दीं। इसके अलावा कई सहकारी समितियों को परमिट दिया गया है।

अब रही बात भाई भतीजावाद और कुन्बापरस्ती की....

श्री मुरलीधर व्यास (बीकानेर सिटी) : मोटर ट्रान्सपोर्ट में काम करने वाले मज़दूरों की सहकारी समितियें हैं उनको नहीं दिया गया।

श्री नाथूराम मिर्धा : मैंने कहा कि कई सोसाइटीज़ को परमिट मिले हैं। अलवर में मिले हैं बूंदी में मिले हैं।

श्री मुरलीधर व्यास : मैंने देखा है कि जो इस प्रकार की ड्राइवरों और कन्डक्टरों की सहकारी समितियें बनी हैं बूंदी और दूसरी जगह उनको परमिट नहीं देकर दूसरे लोगों को दिये गये हैं

श्री नाथूराम मिर्धा : आपको पता नहीं है बूंदी की सोसाइटीज़ के पास तीन चार परमिट मौजूद हैं।

श्री रामकरणसिंह (कोटपूतली) : कोटपूतली में ट्रान्सपोर्ट तहसील वर्कर्स की कोऑपरेटिव सोसाइटीज़ ड्राइवर और कन्डक्टरों की है उन्होंने ४५–५० हज़ार रुपये लगा कर मोटर....

श्री नाथूराम मिर्धा : एक एक मुकदमें का मुझे पता नहीं....

श्री नाथूराम मिर्धा : एक एक मुकदमें का जिक्र करना न तो उपयुक्त होगा और न करने की आवश्यकता है।

श्री मुरलीधर व्यास : आपने तीन चार परमिट्स दिए हैं कहते हैं आप यह बता दीजिए निश्चित की दिए हैं या नहीं ?

श्री नाथूराम मिर्धा : कई दिनों से मिला हुआ है।

श्री मुरलीधर व्यास : वर्कर्स की सोसाइटी को एक भी नहीं मिला है, कहते हैं तो गलत कहते हैं।

श्री नाथूराम मिर्धा : बिराजिए। नहीं मिला है तो आगे देखेंगे। तो मैं यह कह रहा था कि सहकारी समितियों को परमिट देने के लिए कानून में व्यवस्था है और उस पर अमल करने की कोशिश बोडी कर रही

(श्री नाथूराम मिर्धा)

है जो सब ही तरह की सहकारी समितियां हो उनको भी पर्मिट दे दिया जाय । यह नामुमकीन होगा मेरे लिए कहना । सहकारी समितियों को पनपाने के लिए, ट्रान्सपोर्ट में ही केवल नहीं, बाकी सब क्षेत्रों में सरकार का पूरा इरादा है । सहकारी समितियों को आगे बढ़ाने के लिए यह मामूली बात है कि एक आदमी को तरक्की देने के बजाय ज्यादा लोगों को देना चाहिये जिससे कि उत्पादन का वितरण सही तरीके से होगा और इसमें दो राय हो भीं नहीं सकती हैं । सहकारिता को इस धन्धे में अधिक से अधिक पनपने दें इसके लिए मेरा निवेदन है कि यह बड़ा ही विचारणीय विषय है। जो लोग रिसोर्सेज पैदा करना चाहते हैं, मान लीजिये कि सहकारिता से ट्रान्सपोर्ट बना भी ली लेकिन दिक्कत यह आती है कि ४०.५० हजार की बस कहां से परचेज़ करे, कहां से पैसा लायें और सही रूप से धन्धा कर सकें । जो लेबर्स हैं, मजदूर हैं, मेहनत करने वाले हैं उनको एक गाड़ी के इन्वेस्टमेंट में चालीस पचास हजार रुपयों की व्यस्था करने में बड़ी भारी दिक्कत आती है । राजस्थान सरकार लोन नहीं दे सकती । फिर जब लोग इस प्रकार की सहकारी समिति को बना लेते हैं और फिर उनको तीसरी पार्टी के सामने जाना पड़ता है, उनसे हायर परचेज का एग्रीमेंट होता है, किश्तें चुकती नहीं, मोटरों की हालत खराब हो जाती है और जिनाइनली जिनको पनपाने के लिए कहते हैं वे आगे जाकर फेल हो जाते हैं। दूसरी प्रकार की सहकारी समितियां होती हैं, जिनका नाम भले ही सहकारी समिति हो लेकिन सही करेक्टर में नहीं होती । फिर कानून में प्रोविजन है कि कुछ सहकारी समितियों को मिले, काम करें । एक से ज्यादा लोग मिल कर काम करें और समाज वितरण हो तो उसको ठीक ही माना जाता है और मैं भी मानता हूं इसमें कोई दो राय हो नही सकती । यह कहना कि परमिट सिस्टम बिलकुल ही नहीं रहना चाहिये यह एक गलत बात होगी। यह स्टेट की कन्ट्रोल्ड इकोनोमी है और फुलेरा से आने वाले माननीय सदस्य ने धारा को पढ़ कर सुनाया और कुछ अजमेर के माननीय सदस्य ने भी उसका हवाला दिया था कि स्टेट कन्ट्रोल की बात हो। पब्लिक केरियर्स के जो आदमी खरीद कर चलाना चाहते हैं एक रीज़न से दूसरे रीज़न में चलाना चहाते हैं तो एक प्रकार की रेट है, पूरे राजस्थान में चलाना चाहते हैं तो एक प्रकार का देंगे और राजस्थान से बाहर, सरकार ने इन्टर स्टेट रूट्स की व्यवस्था कर रखी है, उनके लिए फिक्स्ड रेट मुकर्रर कर रखी है, वहां परमिट देने की बात होती है। लेकिन जहां नम्बर कन्ट्रोल्ड हों, मांग करने वालों की संख्या ज्यादा हो, उस धन्धे में स्कोप देखते हैं एप्ली-केशन देकर बोडीज़ के सामने जाते हैं, माननीय सदस्य इसको कबूल करेंगे कि सब की डिमान्ड्स को कन्ट्रोल्ड इकोनोमी में मीट कर लेना नामुमकिन है। फिर भी धाराओं में प्रोविज़न्स किया जा सकता है, रीज़नेबल मान कर किया जा सकता है। हर एक आदमी की एप्लीकेशन आवेगी, ओब्जेक्शन इन्वाइट किये जावेंगे, बाद में स्क्रूटिनी करके उनको डिस्पोज़ ऑफ़ किया जावेगा। जिनको ग्रान्ट किया जावेगा उनके लिए रीज़न्स लिखने पड़ेंगे, जो रिजेक्ट की जावेंगी उनके लिए भी रीज़न्स लिखने पड़ेंगे, अपील का प्रोविज़न है और फिर जाकर के परमिट का फ़ाइने-लाइजेशन होता है और एक आदमी को

(श्री नाथूराम मिर्धा)

तीन साल के लिए मिलता है एक रूट पर चलाने के लिए, यह धारा में व्यवस्था है। झगड़े तो वहां पैदा होते हैं कि मांग करने वालों की संख्या अधिक होती है और एक चीज़ की तादाद कम होती है। एक रूट पर तो सब ही आदमियों को परमिट नहीं मिल सकते। जिन लोगों को मिल जाते हैं उनके लिए नहीं मिलने वाले कहते हैं कि पैसा देकर परमिट ले लिया। जिनको परमिट नहीं मिले हैं, उनकी नाराज़गी जरूर रहती है उनको तो मिल गया और हमको नहीं मिला। करीब करीब हर रूट पर चर्चा हो सकती है।

माननीय सदस्य भ्रष्टाचार की बात कहते हैं वह बिलकुल ही निराधार है। मैं यह नहीं मानता लेकिन जिस हद तक माननीय सदस्य कहते हैं उस हद तक मैं मानने के लिए तैयार नहीं हूं।

श्री दयाकृष्ण विजय : कितने परसेन्टेज़ में है ?

श्री नाथूराम मिर्धा : मेरे आपके कहने से निर्धारित नहीं होगा। आगे बता रहा हूं उसको कान खोल कर सुन लीजिये।

सबसे बड़ी दिक्कत हमारे सामने आती है वह यह है कि हो हल्ला सब बातों का होता है, अमुक आदमी ने 'अमुक रूट पर इतना रुपया देकर परमिट हासिल कर लिया। लेकिन इस बात को साबित करने के लिए न कोई आदमी आगे आता है और न कोई बताता है कि इस आदमी ने इस आदमी को इतना रुपया दिया। कहा जरूर जाता है कि भ्रष्टाचार फैला हुआ है। आज तक मेरे सामने एक एप्लीकेशन और एक शिकायत नहीं आयी है। इतने ट्रान्सपोर्ट ओपरेटर्स को परमिट मिले हैं, जिनको नहीं भी मिले हैं आपस में जरूर चर्चा करते होंगे, माननीय सदस्यों के कान में पहुँचाते होंगे लेकिन आज तक एक ने भी शिकायत नहीं की कि अमुक आदमी ने इतना रुपया देकर परमिट ले लिया। जब तक रीज़न न हो, शिकायत न हो तो राज्य सरकार क्या कर सकती है, माननीय सभापति महोदय, माननीय सदस्यों के सामने मैं यह बात स्पष्ट रखना चाहता हूं। जब यह दिक्कत आती है, चेक के लिए क्या कर सकते थे, आर० टी० ए० और एस०टी०ए० के कान्स्टिट्युशन को दूसरी स्टेट में देखिये। हमने एक आदमी को इसीलिए नहीं रखा। बड़े २ आदमियों को हमने इसमें रखा है ताकि वे आपस में मिलें, मिल कर चर्चा करें, आर्गूमेन्ट्स दें, बहस सुनें। कमिश्नर इसके चेयरमैन हैं, ओफ़िसर्स मेम्बर हैं, डी० आई० जी० मेम्बर हैं, पब्लिक के दो आदमियों को रखा है, चीफ़ इन्जीनियर को रखा है। क्या ये सारे लोग मिल कर भ्रष्टाचार कर लेते हैं ? मेरी समझ में नहीं आता है कि किसको परमिट देकर कौन लेता है ? एक भी कान्क्रीट बात माननीय सदस्य दावा करके कहे कि मैं प्रूव करवाऊंगा तो मैं सख्त कार्यवाही करूंगा और सख्त कदम उठाऊंगा। हवा ही हवा बनाते है। मिलने वाले कहते हैं कि मिल गया नहीं मिलने वाले कहते हैं कि पैसा लेकर परमिट दे दिया........

श्री गिरधारीलाल (नोखा) : माननीय मंत्रीजी कोई सदस्य कहता है तो आपको उसकी जबान पर विश्वास करना पड़ेगा ?

(श्री गिरधारीलाल)

क्या उसके लिए आप तैयार हैं।

श्री नाथूराम मिर्धा : कानून में जिस तरह से साबित करना पड़ता है उसी तरह से माननीय सदस्यों को साबित करना पड़ेगा। मैं भी कुछ नहीं कर सकता। आपने कह दिया और मैंने मान लिया तो मेरे मानने से क्या होता है। कानून के पेटे में शिकायत हो और उसी के अनुसार साबित हो तभी हो सकता है।

श्री जगदीशप्रसाद माथुर : यह कानून ही तो आपको बचा रहा है ?

श्री नाथूराम मिर्धा : कानून के बारे में नया रुख जमाने की छाप है क्या ? मैं सभापति महोदय, आपके ज़रिये सदन के माननीय सदस्यों से निवेदन करना चाहता हूं कि अजमेर से आने वाले एक माननीय सदस्य ने सुझाव दिया है कन्ट्रोल्ड इकोनोमी होगी उसमें केपीटिलिस्टस को कटथ्रोट करने की बात है। मोटर मालिकों की आमदनी के अन्दर बहुत वृद्धि हुई है इस कारण वे आर० टी० ए० एस० टी० ए० के मेम्बरान के पास में पैसा पहुँचा देते हैं और इस तरह से अपनी इनकम से फ़ायदा उठाने की कोशिश करते हैं। इसका फ़ायदा जनता को पहुँचाया जाय उनके भाड़े में कमी करके यह किया जा सकता है ताकि जनता को इसका फ़ायदा मिलने लगे। आज भी वह जनता को फ़ायदा मिलता है आज भी जो हमने यहां भाड़ा तय कर रखा है वह दूसरी स्टेटस के मुकाबले बहुत कम है। और जो मोटर विहिकल्स पर जो टैक्स है उसको भी अगर लिया जाय जिससे ६० लाख की स्टेट को आमदनी है उसके टैक्सेशन को देखा जाय तो सिवाय एक मद्रास को छोड़कर सबसे ज्यादा टैक्सेशन मोटर मालिकों पर हमने यहां रखा है। किराये की रेट बहुत कम है और टैक्सेशन बहुत ज्यादा है इसलिये जनता को तो इस बात में किसी प्रकार की शिकायत हो नहीं सकती। फिर भी मार्जिन ज्यादा रह जाता है और उस मार्जिन को वह आदमी परमिट हांसिल करने में खर्च करता है इसको रोकने के लिये हम क्या व्यवस्था कर सकते हैं। माननीय सदस्यों ने जैसा कहा इसमें सरकार के सहयोग की किसी प्रकार की आवश्यकता है तो वह सरकार की तरफ़ से सहयोग मिलेगा लेकिन मैं इतना निवेदन कर देना चाहता हूं इस संबंध में केवल चर्चायें ही ज्यादा हुआ करती हैं तथ्य कम होते हैं। जिन लोगों को नाराजगी होती है वे जान बूझ कर इस प्रकार की चर्चा फैलाते हैं....

श्री पी० के० चौधरी (फुलेरा) : On a point of order, Sir. Does not this rule regarding the duration of the speech being only 15 minutes apply to the Hon'ble Minister ?

श्री सभापति : वे रिप्लाई दे रहे हैं।

श्री पी. के. चौधरी : I will like to know why the rule does not apply.

श्री सभापति : माननीय मन्त्री महोदय ने ११.१८ पर शुरू किया है इनको तीस मिनिट का समय दिया गया है।

श्री नाथूराम मिर्धा : मैं दो तीन मिनिट में ही खत्म कर दूँगा आपको क्या एतराज है।

श्री पी. के. चौधरी : I want that Chair should be impartial to everybody.

श्री नाथूराम मिर्धा : इसमें कोई ऐसी बात नहीं मैं जल्दी ही समाप्त कर दूंगा। सभापति महोदय, मैं आपके जरिये सदस्यों से निवेदन कर देना चाहता हूं कि यह भ्रष्टाचार का केवल शोरगुल ही है। जनता के दिमाग में यह बात नहीं है। जनता को जहां वे देखते हैं हम भी जनता को देखते हैं उनके सम्पर्क में आते हैं। ६० फी सदी लोग जो गांवों में रहते हैं जिनको बसेज के कारण सुविधायें हुई हैं वे देखते हैं हमें पहले से ज्यादा आराम मिला है। उनको यह पता नहीं कौन परमिट लेने जाता है कौन कितना रुपया देता है उनको तो इससे कोई लेना देना नहीं। अब केवल पीछे रह गये दस फी सदी बाहर अक्लमन्द लोग जो शहरों में बसते हैं। उनके दिमाग में यह घुसा हुआ है कि बिना भ्रष्टाचार के कोई परमिट हासिल हो ही नहीं सकता। उनके दिमाग में ही यह भ्रष्टाचार ज्यादा कूदता है। कई दफा परमिट उनके लोगों को मिल जाता है तब तो वे मानते हैं कि भ्रष्टाचार नहीं है जब कभी दूसरे आदमी को परमिट मिल जाता है तो वे यह मान लेते हैं कि इस परमिट में भ्रष्टाचार हुआ है। कई सदस्यों ने यह भी कहा कि कांग्रेस वालों को एक प्रकार से यह टुकड़ा डाल देते हैं....

श्री मुरलीधर व्यास : किसने कहा बताइये।

श्री नाथूराम मिर्धा : इस सदन में इस प्रकार की बातें होती हैं। टुकड़ा डालने के लिये परमिट दे दिया जाता है। इस प्रकार की भाषा जो काम में लाते है यह ठीक और उचित नहीं है। भ्रष्टाचार के लिये हर सदस्य खड़े होकर कह देता है आराम से कि सारे राजस्थान में भ्रष्टाचार व्याप्त है लेकिन आपके इस प्रकार कहने से हमारे पर असर होता नहीं। मैं इतना ही निवेदन करना चाहता हूं कि यह जो कानून हमारे यहां चल रहा है केन्द्रीय लोक सभा द्वारा बनाया हुआ है और वह सारे देश में लागू है उससे राजस्थान अलग नहीं जा सकता। आर. टी. ए. और एस. टी. ए. भी उसी कानून के अन्तर्गत बनाये हुये हैं नियमों में परिवर्तन करने की व्यवस्था है उसको हमने ठीक किया है हम उसको व्यवस्थित चलाने की कोशिश कर रहे हैं यह मानी हुई बात है कि इसमें कम्पीटिशन काफी है और यह बिजनेस पेइंग भी ज्यादा है इसलिए इसमें ज्यादा अर्जियां आती हैं। एक रूट पर चलाने के लिये काफी अर्जियां आ जाती हैं इस कारण सब को सेटिसफाइ करना तो मुश्किल बात है। जिनको परमिट नहीं मिलता है वे इस प्रकार की बातें कहते हैं। इसमें कितना तथ्य है और कितना नहीं इस पर मैं ज्यादा नहीं कह सकता। लेकिन इतना जरूर कह सकता हूं कि अगर किसी ने भ्रष्टाचार साबित करके दिखाया और उसका साबित हो जाय तो मैं यह आश्वासन दे सकता हूं कि उसमें कड़े से कड़ा दंड देने में किसी आदमी के साथ हम रियायत नहीं करेंगे।

इस बारे में ट्रान्सपोर्ट कमेटी बैठ सकती है उसके द्वारा जांच कराई जाय। इस बारे में सभापति महोदय मैं आपके जरिये माननीय सदस्यों को यह बता देना चाहता हूं कि केन्द्रीय सरकार ने इस सम्बन्ध में ऑल-

(श्री नाथूराम मिर्धा)

रेड्डी एक कमिटी बिठाई हैं उसने कुछ रिपोर्ट दी है जो सुझाव कमिटी ने रखे हैं उस पर केन्द्रीय सरकार विचार करेगी उसके बाद में जो भी सुझाव होंगे राजस्थान सरकार स्वयं भी उस पर विचार करेगी, उस बारे में और कुछ सोचने की गुंजाइश होगी, हम भी उस पर विचार करेंगे । प्रान्तीय लेवल पर न कोई बोर्ड और न कोई कमेटी बिठाने की आवश्यकता है और न बिठायी जानी ही चाहिए। इस तरह से मैं इस प्रस्ताव का विरोध करता हूं और माननीय सदस्यों से भी यही निवेदन करता हूं वे भी इसका विरोध करें और इसको गिरायें ।

श्री गिरधारीलाल (नोखा) : क्या माननीय मन्त्री महोदय इस सम्बन्ध में आर० टी० ए० और एस० टी० ए० की चल और अचल सम्पत्ति की जांच करने का आश्वासन देने को तैयार हैं ? ताकि यह साबित हो सके कि उनके आर. टी. ए. और एस. टी. ए. के मेम्बर बनाने से पहले और बाद में कितनी सम्पत्ति उनके पास है ?

श्री नाथूराम मिर्धा : उनकी चल और अचल सम्पत्ति की जांच की बात आप कहते हैं कई माननीय सदस्यों की सम्पत्ति की जांच के लिये भी कहेंगे यह कोई तरीका नहीं है ।

श्री गिरधारीलाल : हम तो कहते हैं कि मन्त्रियों की चल और अचल सम्पत्ति की जांच होनी चाहिये ।

श्री नाथूराम मिर्धा : मंत्रियों की जांच तो सारी जनता करती है वोट देते समय ।

श्री गिरधारीलाल : आज से चार साल पहले जिनके पास कोई धन्धा नहीं था इन चार सालों में लोगों ने लाखों की सम्पत्ति कर ली है आप उनकी सम्पत्ति की जांच करायेंगे तो आपको पता चल सकेगा कि यह किस तरह से सम्पत्ति उनके पास आयी ?

श्री नाथूराम मिर्धा : इसके लिये बहुत से दूसरे कानून मौजूद हैं उसके नीचे कार्यवाही हो सकती है ।

श्री सभापति (श्री जगदीशप्रसाद से) क्या आप विथ ड्रा कर रहे हैं ।

श्री जगदीशप्रसाद माथुर (सीकर) : I don't want to withdraw.

माननीय सभापति महोदय, माननीय मन्त्री महोदय ने जो उत्तर दिया उससे ऐसा लगता है कि उनको यह एक प्रकार से असाध्य रोग सा हो गया है कि वे हमेशा एक ही बात कहते हैं और वह यह कि आप कितना ही कहते जाइये हम पर उसका कोई असर होने वाला नहीं । किसी भी विषय को ले लें उनका यही उत्तर मिलेगा।

जहां तक भ्रष्टाचार का सम्बन्ध है मैं कह सकता हूँ कि एन्टीकरप्शन डिपार्टमेंट इसको मिटाने में असफल हो गया । वे भी यह मानते हैं कि राजस्थान के प्रशासन में भ्रष्टाचार है जिसको मिटाने लिये बोम्बेवाला को स्पेशल आई० जी० पी० नियुक्त किया गया । उनकी नियुक्ति के बाद भी वे भ्रष्टाचार को समाप्त नहीं कर सके । जांच किससे करवायें माननीय मन्त्री महोदय इसकी जांच करें जिनके प्रति शिकायत है उन्हीं को

(श्री जगदीशप्रसाद माथुर)

यह जांच कार्य सौंप दिया जाता है तो उससे किसी प्रकार का फल निकलने वाला नहीं। सदन के सदस्यों की कमेटी बिठा कर जांच करवाने के लिये आप तैयार हैं तो इससे कुछ फल निकल सकता है किन्तु इस प्रोपोजल को आप मानने के लिये तैयार नहीं। हाई कोर्ट ने एक अपना फैसला दिया है कि आप नियमों में आवश्यक संशोधन नहीं कर सकते। और जो इसके अध्यक्ष हैं उनके लिये तो यहां तक कहां गया कि वे जुडिशियल अधिकारी नहीं हैं। जुडिशियल अधिकारी अगर इस स्थान पर होता तो इस प्रकार की गड़बड़ियां नहीं होतीं। यह आप का सवाल था स्वयं आप पर यह आक्षेप था जब तक जुडिशियल अधिकारी नहीं होता है तो इस प्रकार की गड़बड़ियां हमारे यहां होंगी यह उनका मानना है।

श्री नाथूराम मिर्धा : यह लॉ पोइन्ट है इसमें इन्टरप्रीटेशन का प्रश्न है। यह बात हमेशा के लिए फाइनल हो गई यह बात नहीं। आप इसके इन्टरप्रीटेशन के बारे में ज्यादा चर्चा न करें तो अच्छा है। सुप्रीम कोर्ट का इन्टरप्रीटेशन माना जा सकता है लेकिन वर्तमान में जो स्थिति है उसमें तो यही इन्टरप्रीटेशन मान्य है। आप यह चाहते हैं कि कुछ नियमों में सुधार करके हम ही बैठे रहेंगे यह होने वाला नहीं।

श्री नरोत्तमलाल जोशी (झुंझुनू) : I would request the Hon'ble Minister whether he is going to accept the interpratation given by the High Court or stick to the interpretation which he has given.

श्री नाथूराम मिर्धा जी, मैंने तो अभी कहा था कि हाई कोर्ट ने इन्टरप्रीटेशन दिया है (वह) मान्य है। मानेंगे, कैसे नहीं मानेंगे।

श्री नरोत्तमलाल जोशी : Then there cannot be any other interpretation. That which is adjudicated by the High Court is the law and we cannot say whether there can be more than one interpretations, because the interpretation of the High Court is final.

श्री नाथूराम मिर्धा : मैंने कहा न कि अभी तो एक अदालत और बाकी भी है। सुप्रीम कोर्ट बैठा है। वह इन्टरप्रीट कर सकता है। पर जब तक न कर दे तो तब तक यही मान्य और सही है।

श्री सभापति : So far as the question of Supreme Court is concerned, because it is not before us, so judgement of the High Court stands final. So it is not open to debate.

श्री जगदीप्रसाद माथुर (सीकर) : वहीं पर तो सवाल है। आप पर सारे आक्षेप हुए हैं। आप द्वारा किये हुए कार्यों पर आक्षेप है और जिस प्रकार के अधिकारियों का समूह आपने बना रक्खा है वह न्याय नहीं दे पाया है। इस प्रकार की ये सारी बातें हैं। इनको किस ढंग से बनाते हैं, किस प्रकार की कमेटी बनाते हैं यह सारी देखने की बातें हैं। इसमें जैसे मैंने सूची पेश की है बड़े बड़े गरायमान्य सदस्य हैं। वे कम्पीटेन्ट नहीं हैं, वे सारे सम्पूर्ण सम्प्रदाय के

(श्री जगदीशप्रसाद माथुर)

प्रतिनिधि हों ऐसा बात भी नहीं है । जैसा कि श्रीमानजी कहा करते हैं कास्मोपोलिटन पर्सनेलिटी काकजी जैसे हैं । इनको यहां भी आप ले आये हैं । ऐसे आदमियों को भरकर आप यह कहें कि सब ठीक है यह कभी न्यायसंगत आँथोरिटी नहीं हो सकती । और भ्रष्टाचार का आरोप और किसी पर नहीं है । जितने माननीय सदस्यों ने कहा है सब ने यही कहा है कि इनमें भ्रष्टाचार है । आर० टी० ए० और एस० टी० ए० द्वारा पर्मिट ग्रान्ट करने का जो ढांचा है उसमें भ्रष्टाचार है । इसमें गवर्नमेंट जब तक सुधार करने को तैयार नहीं होगी यह भ्रष्टाचार नहीं मिट सकता । उनके प्रति रिश्वतें लेने का आरोप है आप कहते हैं सुबूत दिखाओ, बहियां उन लोगों की दिखाओ । अब जिसको पर्मिट मिला है वह क्यों अपनी बहियां दिखावेगा कि इतने रुपये मैंने दिये हैं । वह कभी नहीं अपनी बही दिखावेंगे । पर जिन जिन को पर्मिट मिला है बिना पैसा दिये किसी को नहीं मिला, किसी को बिना पैसे मिला भी है तो जिसका और प्रकार का असर है उसको मिला है और इसका इन्द्राज़ उनकी बहियों में हर जगह मिलेगा कि इतना रुपया इस विभाग को दिया । हम भी तो जनता में से ही हैं, हमें अनेकों से बातें करने का अवसर मिलता है और उनसे सही बातें मालूम होती रहती हैं । मैंने यह आरोप लगाया था कि जिनके पास पर्मिट हैं, उनकी गाड़ियां नहीं हैं । इसके प्रमाण दिये जा सकते हैं । दूसरों की गाड़ियां किराये पर लेते हैं । पचास पचास रुपया सौ सौ रु० लेकर परमिट बेच देते हैं । इस प्रकार के केसेज ५० चालिस परसेन्ट राजस्थान में हैं । उनके सम्बन्ध में आपने हवाला नहीं दिया । आप किस प्रकार इस तथ्य का निराकरण करेंगे । अब किसी बात को रोकने के लिये नारा लगा दें तो इससे भ्रष्टाचार मिट जायेगा ? यह सम्भव नहीं । आपने नारा लगा दिया इसका इलाज़ राष्ट्रीयकरण है । हरएक बात का इलाज़ राष्ट्रीयकरण है इसमें भ्रष्टाचार है इसलिये इसका राष्ट्रीयकरण कर देंगे । आज कोई विभाग हो सकता है जिसको राष्ट्र-की सुरक्षा और हित की दृष्टि से राष्ट्रीय करण करना पड़ेगा तो वहां करना चाहिये । पर हर क्षेत्र में इसको अपनाना उचित नहीं है । आज डेमोक्रेसी जिसे हम कहते हैं उसमें आप यह कहें कि समाजवाद ही सफल हो सकता है, पूंजीवाद सफल नहीं हो सकता, इसी से भ्रष्टाचार मिटेगा, पूंजीवाद से नहीं मिटेगा इसलिये जीवन के हर क्षेत्र में राष्ट्रीयकरण को लेकर जितनी बुराइयां हैं सब को समाप्त कर देंगे यह किसी प्रकार से मान्य नहीं कहा जा सकता । जैसे अजमेर से आने वाले माननीय सदस्य ने कहा है कि रेलों में राष्ट्रीयकरण के बाद कितनी कमज़ोरी आई है । इंगलैंड में सारी रेलवे का राष्ट्रीयकरण नहीं है । पर फिर भी वहां आपको जितनी नियमितता और जागृति और अपने कर्त्तव्य के प्रति पूरी सजकता दिखाई देगी वह दूसरी जगह नहीं दिखाई देगी जहां भले ही राष्ट्रीयकरण हो गया हो । हमने यहां राष्ट्रीयकरण किया है तो उससे ज्यादा खर्चा हो रहा है और ज्यादा इर्रेगुलेरिटी आई है । तो हरएक का राष्ट्रीयकरण इलाज हो यह बात नहीं है ।

आज बसें चलती हैं, बेशक ज्यादा शिकायतें मोटरवालों से नहीं होती । मोटर-

Page No.71

(श्री जगदीशप्रसाद माथुर)

वालों से शिकायत तब होती है जब ज्यादा सवारियां भर लेते हैं। अब इसमें कन्ट्रोल राज्य का रहे कि इतनी सवारियां भरनी चाहिये इससे अधिक नहीं यहां तक तो ठीक है। पर आज सरकार अपने नियमों का पालन नहीं करा पाती क्योंकि पुलिस और आर० टी० ए० के आदमी इन बस वालों से मिल होते हैं। मोटरों वाले उनको फ्री ले जाते हैं उनके आदमियों को फ्री ले जाते हैं और बहुत प्रकार की बातें हैं तो यह कन्ट्रोल सरकार का पूरा पूरा रहना चाहिये। देखने की चीज यह है। पर आपका डिपार्टमेंट क्या करता है कि ४५-४६ के मोडल की गाड़ियों को पास कर देता है और उनको परमिट दे देता है और इसके बाद में दिक्कतें होती हैं। आर० टी० ए० को और एस० टी० ए० को ये गाड़ियां चलने नहीं देनी चाहिये। तो इन बातों पर स्टेट का कन्ट्रोल होना चाहिये। इनको आप कन्ट्रोल नहीं करते। और इसलिए कन्ट्रोल नहीं करते क्योंकि अधिकारियों को इससे कुछ मुनाफा मिलता है। अब यह किस ढंग से कैसे मिलता है यह मैं नहीं कहना चाहता। जो काम करने का है वह करते नहीं, राष्ट्रीयकरण की बात करते हैं। इस तरह दोहरी बातें करके और राष्ट्रीयकरण का नारा लगा कर अपनी जिम्मेदारी से आप बचना चाहें तो बच नहीं सकते। आप कन्ट्रोल करिये, आप हस्तक्षेप करिये हमें इसमें एतराज नहीं होगा क्योंकि इस हस्तक्षेप से जनता को सुविधा मिलेगी नियमों का पालन होगा और इसके लिए हस्तक्षेप करेंगे आप तो हमें इसमें खुशी ही होगी, आपत्ति नहीं होगी। लेकिन अगर आप अपने प्रजातान्त्रिक ढंग को समाप्त करके केवल तानाशाह के रूप में राष्ट्रीयकरण को लेकर लागू करना चाहेंगे तो इसके पक्ष में हम नहीं हैं। इसलिए अपना जो संकल्प है उसको इन शब्दों के साथ मैं सदन में विचारार्थ प्रस्तुत करता हूँ।

श्री सभापति : प्रश्न यह है कि जो प्रस्ताव श्री जगदीश प्रसाद माथुर ने रखा है, है, उसे स्वीकार किया जाय।

(अस्वीकृत)

प्रस्ताव गिर गया।

श्री पी० के० चौधरी।

श्री पी० के० चौधरी (फुलेरा) : सभापति महोदय, I move the resolution that 'This 'House is of the opinion that a Committee consisting of the members of this House be appointed to examine the provisions of the Motor Vehicles Act and the Rules framed there underand to suggest suitable modifications therein'

सभापति महोदय, इस प्रस्ताव को लाने की जरूरत मैंने क्यों महसूस की। जरूरत मैंने इसलिए महसूस की है कि एग्जिस्टिंग जो रोड ट्रान्सपोर्ट का कन्ट्रोल करने का सिस्टम मोटर विहिकल एक्ट में दिया हुआ है और इसके मातहत जो रूल्स बनाये हुए हैं उसमें जो कन्ट्रोल का सिस्टम दिया हुआ है उसमें काफी खामियां हैं और जैसे मैंने पहले के रेजोल्यूशन पर बोलते हुए इस सदन के सामने इस बात को रखा था कि यह जो मोटर विहिकल एक्ट है इसको जो इम्पोज

(श्री पी. के. चौधरी)

किया गया वह १६३६ में एन्फोर्स किया गया था और वह इन्फोर्स इसलिए किया गया था जैसे मैंने कल बताने की कोशिश की थी कि रोड़ ट्रान्सपोर्ट और रेलवे में जो कम्पीटिशन चल रहा है उसको रोकने के लिए इसको लगाया जावे। और यह जो रेस्ट्रिक्शन है इनसे क्या क्या गैर फायदे पैदा होते हैं उन की तरफ मैंने इशारा उस समय किया था। परमिट सिस्टम इस्यू करके हमने दो तीन तरह की रेस्ट्रिक्शन्स और बिल्स पैदा की हैं। एक तो परमिट सिस्टम का मतलब यह हुआ कि एक तरह की रेस्ट्रिक्टेड मोनोपोली किन्हीं लोगों को एक परटीक्यूलर रूट पर मोटर चलाने को देते हैं।

एक तो उसमें मोनोपॉली आती है। दूसरे हम उसमें रेल्वे की इनइफिशियेन्सी को एनकरेज़ करते हैं और तीसरी बात उसमें जो वेस्टेड इन्टरेस्ट है उसमें हम करप्शन को एनकरेज़ करते हैं। अब मैं उसकी डिटेल्स में जाऊंगा। मोनोपॉली का जहां तक सम्बन्ध है जैसा मैंने कहा था पहले भी कि मोनोपॉली जो होती है वह कोई भी कन्ज्यूमर का किसी सर्विसेज़ के लिए किसी को हम मोनोपॉली दे दें या किसी गुडस के सप्लाई के लिए हम मोनोपॉली दे दें तो it is always at the cost of the consumer. जो मोनोपॉली होल्डर हैं उसकी हमेशा कोशिश यह रहती है कि उसको ज़्यादा से ज्यादा उसका नफ़ा मिल जाये और कम से कम प्रॉफ़िट कन्ज्यूमर को मिले या कभी कभी तो उसकी कोशिश होती है कि कन्ज्यूमर को एडवान्टेज़ बिलकुल ही नहीं मिले। दूसरे के एडवान्टेज़ की तरफ उसका ध्यान नहीं रहता है। उसका जो सोल मोटो रहता है वह प्रॉफ़िट मोटिव रहता है और जो लोग अर्थशास्त्र को जानते हैं वह सब जानते हैं कि मोनोपॉली जहां होती है वहां बिगेस्ट स्लाइस ऑफ प्राइज़ मोनोपॉली होल्डर के पास चला जाता है वह ही उसको लेता है और कन्ज्यूमर को कोई एडवान्टेज़ नहीं मिलता। इस बात को सबने माना है और आज जो कैपेटिलिस्ट देश हैं जैसे अमेरिका है वहां मोनोपॉली के अगेन्स्ट कानून है लेकिन तरह तरह से लोग वहां पर कारटेल्स कानून का पिकेटिंग करके बनाते हैं। इसलिए जो परमिट सिस्टम है इससे चन्द लोगों को मोनोपॉली दे दी जाती है और जैसा अजमेर से आने वाले माननीय सदस्य ने कहा कि मोनोपॉली देने से जो लोग मोनोपॉलिस्ट्स हैं उनका ध्यान सिर्फ कन्ज्यूमर्स को फायदा पहुंचे इस तरफ नहीं होता वह तो यही देखते हैं कि कैसे अपना परमिट को हम चालू कर सकें और परमिट उसको कैसे मिलता है, इसकी तरफ सारा ध्यान उसका रहता है, सारा प्रयास उसका इसकी तरफ केन्द्रित रहता है। अब यह कोई फिज़िकल प्रयास होता हो ऐसी बात नहीं है। उसमें उसको लॉबिंग करना पड़ता है, ब्राइब करना पड़ता है। इस बात से कोई इन्कार नहीं कर सकता। जैसा अभी एक माननीय सदस्य ने कहा कि सारा पैसा आर० टी० ए० या एस० टी० ए० के मेम्बरों को देते हैं। मैं यह तो नहीं कहता लेकिन मोनोपॉलिस्ट जरूर अपनी मोनोपॉली को मेन्टेन करने के लिए, या लार्जर एरिया में मोनोपॉली लेने के या लार्जर रूट का परमिट लेने के लिए वह बहुत पैसा खर्च करते हैं और सारी दुनियां के जो मोनोपॉली होल्डर्स हैं वह अपना फायदा मेन्टेन करने के लिए दस दस हज़ार तक रुपया खर्च करने में नहीं हिचकिचाते हैं। आप उनसे बात करके देखिये 'दे विल एडमिट दी फैक्ट्स'। तो इसलिए

(श्री पी. के. चौधरी)

सबसे बड़ा फीलिंग जो उस मोनोपॉली का है जिसके दो रिज़ल्ट्स होते हैं एक तो करप्शन होता है और दूसरे कन्ज़्यूमर को फायदा नहीं होता है। मिसाल के तौर पर मैं आपको बताना चाहता हूं कि जैसे पब्लिक कन्वीनियेन्स की बात लीजिये। जैसे जयपुर–अजमेर रूट है, जयपुर–कोटा रूट है या अजमेर-कोटा रूट है पब्लिक यह चाहती है कि यह सीधी बस सर्विसेज़ होनी चाहिये ताकि उनको सहूलियत रहे। आज तक जयपुर-कोटा के बीच में डाइरेक्ट बस सर्विसेज़ नहीं है, अजमेर–कोटा के बीच में भी नहीं है और जयपुर–अजमेर के बीच में भी हाईकोर्ट के फैसले से हुआ है लेकिन उससे पहले नहीं था। वह इसलिये नहीं है कि आपकी जो परमिट प्रणाली है उसमें आपने मोनोपॉली दे रखी है। आप किसी नये आदमी को परमिट देते हैं तो परमिट होल्डर्स अपील करते हैं वह कहते हैं कि हमें तीन साल का राइट है और तीन साल के अन्दर अन्दर आप किसी दूसरे को परमिट नहीं दे सकते। तो इस तरह से यहां पर परमिट देकर आपने वेस्टेड इन्टरेस्ट्स क्रियेट कर दिये। आज पब्लिक चाहती है कि कोटा से जयपुर एक रूट हो, जयपुर--अजमेर डाइरेक्ट रूट हो लेकिन आपने मोनोपॉली सिस्टम ऐसा जारी कर दिया है कि आपको पब्लिक कन्वीनियेन्स की परवाह ही नहीं रही, लेकिन जो परमिट सिस्टम आपने चालू किया है उसको मेन्टेन करना पड़ता है। मैं समझता हूं कि मोटर विहिकल्स एक्ट में आज लूपोल्स हैं और उनको दूर करना जरूरी है। आज जो परमिट सिस्टम है उसको हम रिप्लेस करना चाहते हैं और जिससे हम इसको सबस्टीट्यूट करना चाहते हैं वह भी मैं बता दूंगा। परमिट सिस्टम को हम रिमूव करना चाहते हैं इसका मतलब यह नहीं है कि उस पर कन्ट्रोल ही नहीं रहेगा। हम लाइसेन्सिंग सिस्टम रखेंगे। लेकिन लाइसेन्सेज के ऊपर, फीस रखेंगे। जो भी आदमी चाहे उसको आप लाइसेन्स दीजिए और उससे कहिये कि आप लाइसेन्सिंग फीस दीजिए ताकि फ्री कम्पीटीशन रहे। आज जयपुर से कोटा को डाइरेक्ट बस सर्विस नहीं है पता नहीं यह कब होगा यह सब कारण परमिट सिस्टम का है। मोनोपॉली सोशियल इन्टरेस्ट के खिलाफ जाता है। हम इसीलिए मोटर विहिकल्स एक्ट में मोडीफिकेशन्स लाकर इसको दूर करना चाहते हैं।

दूसरी बात जो मैं कहना चाहता हूँ वह यह कि आज हमारे यहां आर. टी. ए. और एस० टी० ए० हैं। आर० टी० ए० को मोटर विहिकल्स रूट के तहत पॉवर्स दी गई हैं कि किस किस रूट पर कितनी बसेज़ आनी चाहिये, नहीं आनी चाहिये। कोरम के लिए घंटी के पश्चात् पुन: तो उसमें जो प्रावीजन रखा हुआ है परमिट देने का उसका प्रोसीजर जो है यह सेक्शन ४७ में है। सेक्शन ४७ में यह लिखा हुआ है:

"(1) A Regional Transport Authority shall, in considering an application for a state carriage permit, have regard to the following matters, namsly:—

(a) the interests of the public generally,

(b) the advantages to the public of the service to be provided, includ-

(श्री पी. के. चौधरी)

ing the saving of time likely to be officeted thereby and any conuence arising from journeys not being broken:

(c)the adequacy of other passengaer transport services operating or likely to operate in the near future, whether by road or other means, between the places to be served.,

(d) the benefit to any particular locality or localities likely to be afforded by the service.,

(e) the operation by the applicant of other transport services, including those in respect of which applications from him for permits are pending ,

(f) the condition of the roads included in the proposed route or area.,"

सेक्शन (बी) और (सी) में है उसमें साफ कहा गया है कि एक चीज को ब्रेक जर्नी से कोई पब्लिक को इनकनविनियेन्स होती है या नहीं इसका ख्याल रखना चाहिये। एडीक्वेसी ऑफ एग्जिस्टिंग सर्विसेज की तरफ भी ख्याल रखना चाहिये और ट्रेफिक पोटेन्शेलिटी का सर्वे नहीं होता है। आज तक न तो आर० टी० ए० ने ट्रेफिक पोटेन्शेलिटी का सर्वे किया है और न एस० टी० ए० ने किया है? माननीय मंत्री महोदय इसकी एक मिसाल भी तो बता दें कि किसी भी रूट पर आज ट्रेफिक सर्वे किया है? जब ट्रेफिक पोटेन्शेलिटी का सर्वे नहीं होता है तो नतीजा क्या होता है। उसका नतीजा यही रहता है कि मालूम नहीं हो सकता कि कस रूट पर कितनी बसों की आवश्यकता है। यही वजह है कि आज बसेज में ओवर क्राउडिंग होती है या जो शिकायतें आती हैं वह इसी वजह से हैं। आज जो लोग परमिट के लिए सप्लाई करते हैं वह इसलिए नहीं करते हैं कि जो रूट ऑलरेडी ओवर-क्राउडेड हैं उस रूट पर परमिट लेकर अपनी बसेज लॉस में रन करें। लेकिन वह रूट ओवर क्राउडेड है, ट्रेफिक पोटेन्शिशेलिटीज़ ज्यादा है, पर्मिट नम्बर कम हैं, इसलिए जाकर एप्लाई करता है। यह जो रूल्स का यहां पर एक्ट में प्रोविज़न है वह वेग है। उन्होंने रख दिया they will give permits or restrict the number of buses according to capacity, according to requirements. न तो रूल्स में प्रोविज़न है और न हमारे एक्ट में मेन्डेटरी प्रोविज़न है कि किसी रूट का पर्मिट देने से पहले It must de ascertatined- जैसा कि रेलवे में करते हैं। रेलवे को किसी ज़गह लाइन खोलनी होती है तो पहले ट्राफिक पोटेन्शियेलिटीज़ का सर्वे कराते हैं। गुड्स ट्राफिक और पैसेन्जर ट्राफिक सारे का सर्वे कराके फिर अपनी लाइन कन्स्ट्रक्ट करते हैं। उस रेलवे लाइन पर जब ट्रेनें रन करती हैं तो ट्राफिक पोटेन्शियेलिटीज़ का सर्वे पहले करते हैं उसके पश्चात् नम्बर आफ ट्रेन्स तय करते हैं। यही वज़ह है कि जो शिकायतें रोड़ ट्रान्सपोर्ट में होती हैं वह रेलवे में नहीं होती हैं। मैं चाहता हूं कि यह रूल्स में मेन्डेटरी प्रोविज़न रहना चाहिए कि आर०टी०ए० को आवश्यक निर्णय करने से पहले यह करना चाहिए कि साइन्टीफिकेली ट्राफ़िक सर्वे कराये कि इतनी रूट्स मुकर्रर होनी चाहिये। उससे अगर संख्या बढ़ानी है तो दूसरी बार ट्रेफिक सर्वे में जाकर संख्या बढ़ानी चाहिए, अगर केपेसिटी बढ़ जाती है तब पर्मिट

(श्री पी. के. चौधरी)

नम्बर में चेन्जेज़ होने चाहिए, उसमें कमी या बेशी होनी चाहिए। लेकिन कोई ऐसा प्रोविज़न नहीं है। उसका नतीज़ा क्या होता है कि आर०टी०ए० या एस०टी०ए० मर्ज़ी के मुताबिक कम परमिट दे या ज्यादा परमिट दे। उनके पास कोई प्रोसीज़र नहीं है। कई दफा ब्लेकमेल करने के लिए एडवरटाइज़ कर दिया जाता है। गज़ट में आउट कर दिया जाता है कि फलां रूट पर नई बसेज़ को परमिट दिये जा रहे हैं। उसका नतीज़ा क्या होता है कि आॅलरेडी एग्जिस्टिंग बस होल्डर्स हैं वह आकर इन्फलुएन्स करने की कोशिश करते हैं आर०टी०ए० के पास कि वहां की परमिट नहीं दी जाय और वह परमिट नहीं दी जाती है, वेस्टेड इन्ट्रेस्ट के कारण। गवर्नमेंट के पास ट्रेफिक पोटेन्शियेलिटीज़ का कोई डेटा नहीं है। तब जाकर यह सब चीजें पैदा होती हैं कि आर०टी०ए० की मर्ज़ी हो उतनी परमिट दे देता है। वह चाहे तो १० परमिट दे चाहे २० परमिट दे। अजमेर और जयपुर की हिस्टोरिक रूट बन गई है। पहले तय किया गया गज़ट में कि जो परमिट होल्डर्स अजमेर, किशनगढ़ और जयपुर के अन्दर २२ परमिट होल्डर्स हैं उनको देना चाहिए। बाद में आर. टी. ए. ने रिजोल्युशन पेश किया कि २२ आदमी जो पुराने आदमी हैं उनको परमिट देना चाहिए। एप्लीकेशन बाद में इनवाइट की गई तो ४०० एप्लीकेशन्स आई। वे अपनी मीटिंग करते हैं और ४७ परमिट इशू करते हैं। कोई यार्ड-स्टिक नहीं है। रूल्स में रिजिडिटी नहीं है जिससे कि परमिट देने और लेने का तरीका है उसको कन्ट्रोल कर सकें। मैं चाहता हूँ कि रिजिड रूल्स जब तक इसके लिए नहीं होंगे तो सारे प्रान्त में हमको सुनने को मिलता है कि ट्रान्सपोर्ट डिपार्टमेंट में अगर परमिट सिस्टम के कारण लार्ज स्केल से करप्शन रेम्पेन्ट है। इस बात को सुनते हैं तो इस बात को मानने को तैयार नहीं है कि वहां पर करप्शन नहीं है। करप्शन ज़रूर है। लेकिन करप्शन की बात यह है तो ज़रूर करप्शन होगा। इस तरह के ब्लेक मेलिंग के चार्जेज़ लगते हैं वह नहीं लगते। इसको रोकने का जो तरीका है वह इसी तरह से है कि परमिट सिस्टम को रखते हैं तो उसका कोई साइन्टिफिक आधार हो, रूल्स हों, कोई पद्धति हो उसके अन्दर में करना चाहिए। उससे इसको कन्ट्रोल कर सकते हैं। इसलिए मेरा निवेदन यह है कि एक कमेटी बनाकर उसमें यह डिसाइड करना चाहिए कि जहां पर एग्ज़िस्टिंग रूट्स हैं उनका नम्बर बढ़ाना है परमिट का तो ट्रेफिक सर्वे होकर वह करना चाहिए। एक इन्डिपेन्डेन्ट एजेन्सी के ज़रिये वह ट्रेफिक सर्वे होना चाहिए। अजमेर और जयपुर, या जयपुर और दिल्ली के बीच में या जयपुर और अलवर के बीच में २० परमिट चलते हैं और २० से २१ करना है या ३५ करना है या ४० करना है या २० से १५ करना है तो इसको तय करने के लिए एक इन्डिपेन्डेन्ट एजेन्सी होनी चाहिए जो कि ट्रेफिक सर्वे कन्डक्ट करेगी। उसके बाद जाकर फिक्स्ड कर देगी। उसके बाद आर० टी०ए० परमिट इश्यू करेगी। यह मैं रखना चाहता हूँ।

दूसरी बात जो हाई कोर्ट का डिसीज़न है तो हाई कोर्ट के डिसीज़न ने हमारी जो एस०टी०ए० है उसको अनकन्स्टीट्यूशनल डिक्लेअर कर दिया है। मोटर विहिकल्स एक्ट के सेक्शन ४४ में एक एमेंडमेंट १६३६ में किया गया था। उसमें यह कहा

(श्री पी. के. चौधरी)

गया है कि एस०टी०ए० का जो चेयरमैन होगा उसको जुडीशियल एक्सपीरियन्स होना चाहिए। हमारी स्टेट गवर्नमेंट ने जो एस०टी० ए० का चेयरमैन रखा था वह माननीय मन्त्री महोदय को रख दिया था। यही नतीज़ा हुआ कि आखिर में जाकर कि एस०टी०ए० जो कि एक स्टेट्यूटरी बोडी है, सेमी जुडिशियल बोडी है उसका चेयरमैन एक एग्जीक्यूटिव के मिनिस्टर को रख दिया गया था उसके कारण से हाई कोर्ट ने जाकर फिलहाल यह डिसीज़न दिया हैं कि एस०टी०ए० अनकन्स्टट्यूशनल है नल एन्ड वायड है कॉन्स्टीट्यूशन उसका। माननीय मन्त्री महोदय यह बता रहे हैं कि हाईकोर्ट का डिसीज़न फाइनल नहीं है। सुप्रीम कोर्ट में इसके अगेन्स्ट इन्टरप्रिटेशन के लिए जा सकते हैं। इससे यह जाहिर होता है कि सुप्रीम कोर्ट में जाने की तैयारी कर रहे है हाई कोर्ट के डिसीज़न के खिलाफ सुप्रीम कोर्ट में हाईकोर्ट के डिसीज़न के खिलाफ जाने की स्टेट गवर्नमेंट को कोई रोक थाम नहीं है। लेकिन एक चीज़ की तरफ माननीय मन्त्री महोदय का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं कि यह जो अमेंडमेंट पार्लियामेंट में लाये थे उनका इन्टेन्शन क्या था ? उसको भी हमको देखना चाहिए। वह हमको तब मालूम पड़ेगा। प्रिवियस एक्ट क्या था और बाद का एक्ट क्या था उसमें डिफरेन्स क्या है ? उसको देखने से मालूम पड़ेगा। प्रिवियस एक्ट में जुडिशियल मेन का सवाल नहीं था। जुडिशियल मेन से मतलब है the men who has worked as a judge in some place. हाई कोर्ट ने ऐसा इन्टरप्रिटेशन दिया है कि जुडिशियल एक्सपीरियन्स से मतलब यह नहीं है कि हाई कोर्ट में किसी ने वकालत की है या किसी कचहरी में किसी ने वकालत की हो the man who has worked as a member of the judiciary. उसी को जुडीशियल एक्सपीरियन्स माना है और इसलिए यहां पर जुडीशियल एक्सपीरियन्स रखा गया है। यह बोडी सेमी जुडीशियल बोडी है। वह फैसले देती है और अपील सुनती हैं। लेकिन आरग्यूमेंट्स को सुनकर हाई कोर्ट ने डिसीज़न दिया है उसके बाद में मंत्री महोदय इशारा करते हैं कि सुप्रीम कोर्ट में जाकर यह हो सकता है। तो सभापति महोदय मैं आपका ध्यान इस एक्ट के सेक्शन ४३ की तरफ आकर्षित करना चाहता हूं। सेक्शन ४३ का एमेंडमेंट करके स्टेट गवर्नमेंट को ऑथोरिटी दी गई है। वह ऑथोरिटी इस प्रकार से दी गई है कि they should restrict themselves to issuing the permits. सभापति महोदय, मैं आपका ध्यान सेक्शन ४३ ओल्ड सेक्शन ४३ नये की तरफ आकर्षित करना चाहता हूं। सेक्शन ४३ ओल्ड में स्टेट गवर्नमेंट को अपील सुनने का अधिकार था।

उसमें लिखा जाता है सब सेक्शन (१) में "...and after having heard the representatives of the interests affected and having consulted the State and Regional Transport Authorities concerned... कन्सर्न्ड का मतलब डेफिनेटली इसमें फाइनली आगया है....may by notification in the official Gazette,

(i) prohibit or restrict throughout the State or in any area or on any route within the State, subject

Page No.77

(श्री पी. के. चौधरी)

to such conditions as it may think desirable, the conveying of long distance goods traffic generally, or of prescribed classes of goods, by private or public carriers; or

(ii) fix maximum of minimum fares or freights for state carriages and public carriers to be applicable throughout the State or within any area or on any route within the State.

(2) The State Government shall permit, at such intervals of time as it may fix, the interests affected by any notification issued under sub-section (1) to make representation urging the cancellation or variation of the notification on the following grounds, namely... पहले स्टेट गवर्नमेंट को अधिकार दिया था अपील दोनों तरफ की सुनकर फैसला देने का । ४३ को एमेंड किया है उसमें यह किया हैं कि "In section 43 of the principal Act,

(a) in sub-section (1) for the portion commencing with the words 'and after having heard the representatives of the interests affected' and ending with the words 'to be applicable throughout the State or within any area or on any route within the State', the following shall be substituted, namely:—

"May, from time to time, by notification in the official Gazette, issue directions to the State Transport Authority.

(i) regarding the fixing of fares and freights for state carrigaes, contract carriages and public carriers; -

(ii) regarding the prohibition or restriction, subject to such conditions as may be specified in the directions of the conveying of long distance goods traffic generally, or of specified classess of goods, by private or public carriers;

(iii) regarding the grant of permits for alternative routes or areas to persons in whose cases the existing permits are cancelled or the terms there of are modified in exercise of the powers conferred by clause (b) or clause (c) of sub-section (2) of section 68 F;

(iv) regarding any other matter which may appear to the State Government necessary or expedient for giving effect to any agreement entered into with the Central Government or any other State Government or the Government of any other country relating to the regulatfon of motor transport generally, and in particular to its co-ordination with other means of transport and the conveying of long distance goods traffic;

Provided that no such notification shall be issued unless a draft of the proposed directions is published in the official Gazette..." तो यह जो सेक्शन ४३ (ए) का अमेन्डमेंट हुआ है उसमें स्टेट गवर्नमेंट को डाइरेक्टली अपील

Page No.78

(श्री पी. के. चौधरी)

को सुनकर फैसला न देकर एक मोडिफाइड ऑथोरिटी को दिया गया है ; They can issue directions to the State Transpert Authority on the following matters...यह इसमें रिप्लेस किया गया है। इस रूपए पर परमिट देना चाहिये या नहीं देना चाहिये, कितना रेस्ट्रिक्शन करना चाहिये इन सारी बातों को एक्सरसाइज़ करने का काम एक ऑथोरिटी को दिया है सेक्शन ४३ (ए) को मोडिफाई करके। और सेक्शन ४३ (ए) जिस साल शायद ४३ में अमेंडमेंट करके लाया गया था उस साल जुडिशियरी का प्रोविज़न रखा था। इससे साफ जाहिर होता है कि स्टेट गवर्नमेंट के मिनिस्टर या सेक्रेटरी चेयरमैन न रहे और उनके न रहते हुए उन पर कंट्रोल करने के लिये अमेंडमेंट करके डाइरेक्टिव देने के लिए प्रोवाइड किया था। हाई कोर्ट ने इन्टरप्रिटेशन दिया उसके बावजूद भी लेजिस्लेचर का इन्टेनशन देखें तो एक मिनिस्टर जो जुडिशियल एक्सपीरियेन्स का न होते हुए भी चेयरमैन बन कर इम्पलीमेंट करना चाहते हैं। इसलिए अमेंडमेंट करके ऐसा किया है ; they can do it through directives. ऐसा प्रोविज़न है तो मैं नहीं सोचता कि गवर्नमेंट को सोचना चाहिये कि सुप्रीम कोर्ट में अपील लेकर जा सकते है या नहीं। मैं चाहूंगा कि हाई कोर्ट के फैसले को अन्तिम फैसला मानकर और लेजिस्लेचर के इन्टेन्शन को देखकर सुप्रीम कोर्ट में जाना नहीं चाहिये और इन गुड ग्रेस हाई कोर्ट के फैसले को अन्तिम फैसला मानना चाहिये।

दूसरी बात यह है सभापति महोदय, कि यह जो रोड ट्रान्सपोर्ट है उसका डेवलेपमेंट होने से जैसा कि मैंने पहले कहा था, यह जो परमिट सिस्टम है उसके द्वारा रोड ट्रान्सपोर्ट पर जो रेस्ट्रिक्शन होने से इसके डेवलेपमेंट पर असर पड़ता है। ट्रान्सपोर्ट का डेवलेपमेंट करते समय न सिर्फ यह देखना है कि ट्रान्सपोर्ट फेसेलिटीज क्या क्या हैं, कन्वीनियेन्स किस तरह की है बल्कि इसका इकोनोमी पर क्या असर पड़ता है। ऐसा देखा गया है कि स्विट्ज़रलैंड और स्वीडन में एक्सपर्ट्स ने रेल रोड कम्पिटिशन की कंपेरेटिव स्टडी की। ऐसा माना जाता है कि स्वीडेन रेलवे की दृष्टि से दुनिया में सबसे ज्यादा एडवान्स कंट्री है और वहां की करीब ५० पर्सेन्ट रेलवेज़ इलेक्ट्रिसिटी से चलती हैं और लगभग ५० परसेन्ट स्टीम एन्जिन या डीज़ल से चलती हैं और सभी लोग यह मानते है कि इलेक्ट्रिसिटी से चलने वाली रेल ज्यादा इकोनोमिक है बनिस्पत स्टीम एन्जिन से ड्रिवन के। वहां पर देखा गया है कि स्टेट ट्रान्सपोर्ट रेलवे से एटलीस्ट फोर टाइम्स ज्यादा बेनिफिशियल है....

(समय समाप्ति सूचक घंटी)

I will take ten minuts more Sir,

१२.१८ म० प०

(श्री आबिदअली, सभापति, पदासीन)

श्री सभापति (श्री आबिदअली) : You finish your debate within 5 minutes.

श्री पी० के० चौधरी : According to rules, Sir, I am entitled to half an hour and after that you have discretion to allow me more time.

श्री सभापति : You started at 11.55 and now it is exactly half an hour.

श्री पी० के० चौधरी : No Sir, after 12 I started.

श्री सभापति : No, at 11.55.

श्री पी० के० चौधरी : सभापति महोदय, मैं अर्ज कर रहा था कि इसका हमारी इकोनोमी पर क्या इफेक्ट होता है ? इकोनोमिक इफेक्ट यह होता है कि रोड ट्रान्सपोर्ट को डवेलेप करेंगे तो यह देखा गया है कि १०० माइल पर रेलवे चलती है तो एम्पलोयमेंट की पोटेन्शियेलिटी या केपेसिटी बनिस्पत रोड़ ट्रान्सपोर्ट के कम होती है। मिसाल ले लीजिये, हिन्दुस्तान में लगभग ४०,००० माइल रेलवे लाइन हैं, लेकिन उसमें केवल १० लाख आदमी एम्पलॉइड हैं। लेकिन आज जो रोड़ ट्रान्सपोर्ट है उसका कम माइलेज है लेकिन कहीं ज्यादा लोग उससे एम्पलोइड हैं। रेलवे की जो एम्पलोयमेंट केपेसिटी है उससे ज्यादा रोड़ ट्रान्सपोर्ट की है। इसमें सिर्फ यही नहीं है कि एम्प्लॉयमेंट सरविसेज़ का ही बढ़ेगा बल्कि मेनुफेक्चर ऑफ़ विहिकल्स को भी इम्युटस मिलेगा और यदि उनको इम्यूटस मिलता है तो ओटोमोबाइल मेनुफेक्चर शुरू होगा और एयर मेनुफेक्चर भी ओटोमोबाइल के एडवान्समेंट पर आधारित रहता है। इसको चालू करने से एयर मेनुफेक्चर बढ़ेगा और लोगों को एम्पलॉयमेंट मिलेगी। रोड़ ट्रान्सपोर्ट को एनकरेज करने से इन सबको एन्करेजमेंट मिलता है और वह परमिट सिस्टम समाप्त करने पर ही मिल सकता है।

अन्त में मैं दो शब्द कहना चाहता हूं एग्जिस्टिंग परमिट सिस्टम है उसमें सुधार करने के बारे में। जब तक रूल्स में चेन्जेज़ नहीं हों तब तक कुछ दूसरी चीजें करने की आवश्यकता है। आज परमिट दिया जाता है उस समय यह नहीं देखा जाता कि जिस व्यक्ति को परमिट दिया जा रहा है उसकी बस चलाने की केपेसिटी है या नहीं। कई जगह नाबालिगों और महिलाओं को भी परमिट मिले हैं। कई ऐसे लोग भी होते हैं जो अपने मकानात वगैरा सब कुछ बेच दें तो भी वे बस नहीं खरीद सकते फिर भी उनको परमिट मिला है। लेकिन ऐसे आदमी परमिट ले जाते हैं, एक के नाम पर परमिट दिया जाता है और उसको ओपरेट करने वाला दूसरा ही होता है। जिसने परमिट के लिये एप्लाई किया है उसमें बस चलाने की केपेसिटी है या नहीं इसको एग्ज़ामिन नहीं करते हैं इसलिये मैं तो कहता हूँ कि परमिट देने से पहले देखा जाय कि उसकी एबिलिटी या केपेसिटी है या नहीं जिसके पास ५ हज़ार रुपयों का भी प्रोविज़न नहीं है उसको डीजल की बस चलाने का परमिट दिया जाता है, वह ४० हज़ार रुपये डीज़ल की बस पर कैसे खर्च कर सकता है, उसको यदि ५ साल के लिये परमिट दिया जाता है तो उसमें करपशन की ही गुंजायश ज्यादा है। देखने का तरीका यह है कि जिसको परमिट देते हैं Whether he has got the resources to operate the bus बैंक में इतना पैसा डिपोजिट है या नहीं, वरकिंग एक्सपेन्सेज़ के लिये उसके पास पैसा है या नहीं, उसकी पास बुक देखिये। परमिट देने से पहले इन सब बातों को देखिये। नाबालिगों और महिलाओं को जो परमिट दिया जाता है उसको भी चेक किया जाय, उनको परमिट नहीं दिया जाय।

तीसरी बात यह है कि कई लोग परमिट

(श्री पी. के. चौधरी)

लेते हैं वे ब्लेक मारकेटिंग करते हैं और उसके लिये काफ़ी पैसा लेते हैं। पर्मिट देने से पहले यह भी देखना चाहिये कि उसके पास इन्कम टेक्स क्लीयेरेन्स सर्टिफ़िकेट है या नहीं डिक्लेअर्ड इन्कम है उससे ज्यादा अर्न करते हैं और इन्कम टेक्स को एवेड करते हैं उनके लिये हम यह कंडीशन ले डाउन करेंगे कि पर्मिट उसी को दिया जायगा जिसके पास क्लीयेरेन्स सर्टिफिकेट इन्कम टेक्स विभाग का है। तो हमें इस रूल में यह प्रोवाइड करना चाहिए कि आर. टी. ए. परमिट देने से पहले यह देखेंगे कि उस आदमी के पास इन्कम टैक्स क्लीयरेन्स सर्टीफिकेट है या नहीं। जिस आदमी के पास नहीं है और वह ६० हज़ार रुपये खर्च करने की बात करता है और इन्कम टैक्स क्लीयरेन्स सर्टीफिकेट पेश नहीं करता है। then basically that man is dishonest. मैं समझता हूं कि ऐसे आदमी को परमिट देने के बजाय नहीं देना ठीक होगा। जिस आदमी को आप लाख रुपये की परमिट देते हैं और वह इन्कम टैक्स नहीं देता है, यह बात समझ में नहीं आ सकती है। अगर आर. टी. ए. का यह क्राइटेरिया रहेगा और इन्कम टैक्स क्लीयरेन्स सर्टीफिकेट मांगेंगे, तो उस आदमी की इकॉनॉमिक स्टेबिलिटी का पता लग जायगा, उसकी इन्टेगरिटी और ऑनेस्टी का पता लग जायगा।

तीसरी बात मैं कहना चाहता हूँ कि जितनी इम्पोरटेन्ट रोड्स हैं, उन पर उन लोगों को परमिट देना चाहिये, जो एक्सपीरियेन्स्ड आपरेटर्स हैं, उनको परमिट देना चाहिए और दूसरे जो रूट्स हैं उन पर नये आदमियों को देना चाहिए। अभी परमिट उन लोगों को दे दिये गये, जिनको अनुभव नहीं था, माइनर को दे दिया जाता है, इसका नतीजा यह होता है कि उनको एक्सपीरियेन्स होता नहीं है, वे दूसरों को दे देते हैं और वे बस चलाते हैं। मैं निवेदन करना चाहूंगा कि जो इम्पोरटेन्ट रूट्स हैं, जैसे जयपुर अजमेर है, जयपुर से दिल्ली है, इन पर परमिट थोड़ा रेस्ट्रिक्ट करिये, जिनको अनुभव हो, जो बेटर सर्विस दे सकें, उनको परमिट देते हैं तो उसका मतलब है कि बेटर सर्विस रेन्डर करते हैं।

अब एक और बात यह आती है कि बहुत से लोग इन्फ्लूएन्स से परमिट ले लेते हैं, उसे आप रोक सकते हैं। जो एग्जिस्टिंग-ट्रेंड है, उसमें स्टेबिलिटी मालूम होगी और लोग एमेनिटीज़ में पैसा लगा सकता है। थोड़ी कन्डीशन यह होनी चाहिये कि जो इम्पोरटेन्ट रोड्स हैं, जो इम्पोरटेन्ट रूट्स हैं, उनके लिये परमिट नये आदमियों को दिया जाता है, जिसका कभी नाम नहीं सुना, जिसने कोई बस चलाई नहीं, उसको परमिट दे दिया जाता है और जिनको एक्सपीरियेन्स है, उनको पर्मिट नहीं दिया जाता है। इसलिए मैन रूट्स पर एक्सपीरियेन्स्ड आदमी को पर्मिट दें और नये आदमी को वहां दे दीजिये।

एक और बात मैं नम्रता के साथ कहना चाहता हूं कि आर. टी. ए. एस. टी. ए. में नॉन ऑफिशियल को अपॉइन्ट करते हैं। मैं चाहता हूँ कि उसको बिल्कुल खत्म कर दिया जाय। सभापति महोदय मेरी निश्चित् राय है कि नॉन ऑफिशियल उसमें नहीं रहेंगे, सिर्फ गवर्नमेंट ऑफिशियल्स उसमें

(श्री पी. के. चौधरी)

रहेंगे तो जो प्रेसर टैक्टिस चलती हैं, क्योंकि आज जो नॉन आॅफिशियल व्यक्ति होता है, वह पॉलिटिशियन होता है, यह ताल्लुकात रखने वाला व्यक्ति उसमें होता है....

डॉ० बहादुरसिंह : नो कोरम, कोरम नहीं है साहब....एडजोर्न करिये, कोरम नहीं है।

(गणपूरक घंटी के पश्चात् पुनः)

श्री सभापति : यस।

श्री पी० के० चौधरी : बस मैं थोड़ी देर में खत्म कर देता हूँ।

लास्ट सजेशन मेरा यह है कि आर. टी. ए. में और एस. टी. ए. में नॉन आॅफिशियल मेम्बर नहीं होने चाहिए। मै मानता हूँ कि जो नॉन आॅफिशियल लोग होते हैं वे न तो कोई अनुभव की वजह से होते हैं, न इन्डस्ट्री में स्पेशल नॉलेज इनकी होती है लेकिन पॉलिटिशियन होने की वजह से होते है। अब पॉलिटिकल इन्फ्लूएन्स की वजह से क्या होता है कि उन पर पॉलिटिकल प्रेसर आ सकता है और एक दूसरे को उसको लिहाज करना पड़ता है। तो मैं समझता हूं कि जो करप्सन के चार्जेज आते हैं, वे बहुत हद तक सारे के सारे खत्म हो जायेंगे, उनमें ८० परसेन्ट तक कमी हो सकती है यदि आप एस. टी. ए. और आर. टी. ए. नॉन आॅफिशियल हटा देंगे। जब जब मीटिंग होती है तो तरह तरह के लोगों की भीड़ लग जाती है, एक मेला सा लग जाता है। उस मेले में जो जाते हैं वे कमिश्नर या दूसरे आफिशियल्स को अप्रोच नहीं कर पाते। हमने देखा है कि जो नॉन आॅफिशियल मेम्बर होते हैं, वे एप्रोचेबल होते हैं, क्योंकि जो नॉन आॅफिशियल मेम्बर है, वे पॉलिटिशियन केडर से आते हैं या सोशियल वर्कर के केडर से आते हैं, उनको अप्रोच करने में मुश्किल नहीं रहती है। इसलिए हम देखते हैं कि पर्मिट के लिए एक मेला सा लग जाता है। जहां मीटिंग होती है, चाहे अलवर में हो, चाहे अजमेर में हो, सैकड़ों की तादाद में लोग आते हैं। अगर अप्लीकेशन ५० आदमियों की होगी तो ५०० आदमियों का मेला लगता है, वे लोग नॉन आॅफिशियल मेम्बर्स को अप्रोच कर सकते हैं। मैं नहीं कहता कि नॉन आॅफिशियल को वे ब्राइब करते है, लेकिन जब इन्फ्लूएन्स आता है तो आर. टी. ए. के नॉन आॅफिशियल मेम्बर हैं, उनमें यह वीकनेस पैदा करता है और अनडिजायरेबल एक्टीविटीज़ उनकी वीकनेस की वज़ह से, उनके पॉलिटिकल प्रेसर की वज़ह से होती हैं। यह मेरा फोर्थ सजेशन है, यह है कि आर. टी. ए. और एस. टी. ए. में नॉन आॅफिशियल मेम्बर नहीं रहने चाहिये, उसमें प्योरली आॅफिशियल मेम्बर रखिये और उसका जो चेयरमैन हो उस पोस्ट पर किसी रिटायर्ड जज को रखिये। अगर कोई रिटायर्ड जज न हो, तो जो एग्जिस्टिंग जज हों, डिस्ट्रिक्ट जज हों, ऐसे स्टेटस के आदमी को रखिये, किसी जज को रखिये, हाई कोर्ट का जस्टिस हो, उसको रखिये। इससे मैं समझता हूं कि जो एग्जिस्टिंग स्थिति है, उसमें काफी तरक्की होगी। आज जो शिकायत होती है, उसमें से कम से कम ५० परसेन्ट शिकायत कम हो जायगी।

श्री श्रीभानसिंह (बयाना) : माननीय

(श्री श्रीमानसिंह)

चेयरमैन, जो रिज़ोल्यूशन ट्रांसपोर्ट पर सदन के सामने है, उस पर मैं कुछ अपने विचार सदन के सामने रखना चाहता हूं। आज राजस्थान में ट्रांसपोर्ट की दशा देखें तो यदि यह कहा जाय कि राजस्थान में सबसे खराब जो डिपार्टमेंट है, वह यह है और जो इसके नीचे प्राइवेट रोडवेज़ चलती हैं, इसमें अच्छी स्थिति उनकी नहीं है और उस स्थिति के ठीक न होने के कई कारण हैं। सबसे पहले हमको यह कारण देखना पड़ेगा, वह है कि मोटर वेहिकल्स एक्ट के तहत जो परमिट सिस्टम है, जिस पर पहले रिजोल्यूशन था, यह भी उस एक्ट के तहत में आता है इसलिए मेरे को थोड़ा परमिट सिस्टम पर भी सदन का ध्यान आकर्षित करना पड़ेगा और मैं उम्मीद करता हूं कि ध्यान आकर्षित हो जाय, इसलिए थोड़ी पेशेन्स के साथ, जो मेरे को कहना है, वह कहने देंगे। परमिट सिस्टम, हम मान सकते हैं कि इसके लिए जो सबसे बड़ा आरगूमेंट हो सकता है वह यह है कि राजस्थान के अन्दर जो बस चलती हैं, उनको हम रेगूलेट करना चाहते हैं और रोड्स पर ज्यादा बस न चलें, इसीलिए हमने यह परमिट सिस्टम इन्ट्रोड्यूज किया है मगर हमको यह देखना है कि परमिट सिस्टम को इन्ट्रोड्यूज करने से जो जनता को सुविधा देना चाहते हैं, क्या वह सुविधा इस परमिट सिस्टम से मिलती है। यह देखा जाय तो यह कहना ठीक होगा कि परमिट सिस्टम सबसे पहले हमारे ट्रान्सपोर्ट डिपार्टमेंट के अन्दर, ट्रांसपोर्ट ऑथोरिटी के अन्दर जो करप्सन इन्ट्रोड्यूज करता है, वह परमिट सिस्टम करता है। यहां एक माननीय सदस्य ने तो यह कहा कि नॉन ऑफिशियल्स को ज्यादा करप्ट किया जाता है, यह हो सकता है और होता है मगर ऑफिशियल्स को भी प्रोफिट किया जाता है। ओपिनियन्स पहले से बनाई जाती हैं, कन्वेसिंग शुरू होता है। जहां कन्वेसिंग शुरू हो, पहले से ओपिनियन बनाई जायं, ऑफिशियल्स को प्रोफिट किया जाय, वहां कहा जाय कि राजस्थान में न्याय से परमिट मिलते हैं तो यह सरासर गलत है। एक आदमी बस रूट लेता है तो जितना खर्चा उसका होता है उसका हिसाब लगाया जाय तो शायद एक नई बस लाने से अधिक खर्चा ब्राइब देने में लगता है। पंजाब सरकार ने रूट्स रिजेक्ट किये, बसें हटाई, उन बसों को राजस्थान में परमिट लेकर राजस्थान में चलाया गया। जिन बसेज़ को पंजाब से फिटनेस सर्टिफिकेट नहीं मिलता वे राजस्थान में हर रूट पर चल रही हैं। राजस्थान का यातायात बोर्ड है, ट्रांसपोर्ट बोर्ड है, उसको देखना चाहिये, उसकी जिम्मेदारी है कि जो पेसेन्जर्स ट्रैवल करते हैं उनकी सुरक्षा पहले करनी चाहिये पर इस तरह ब्राइब देकर परमिट लेते हैं, वे सबसे खराब बसें होती हैं उनको रखते हैं। तो अगर यह कहें कि राजस्थान सरकार राजस्थान की जनता की ज़िंदगी से खिलवाड़ करती है तो गलत नहीं होगा। भारत सेवा समाज का सम्मेलन भीलवाड़ा में हो रहा था उस बस को एग्ज़ामिन किया जाय और उसके मेक को देखा जाय तो सदन कन्क्लुज़न पर आयेगा कि उस मेक की बस थी कि वह उस रोड पर नहीं चल सकती थी, बस पुरानी थी, रोड पर प्लाई करने के लायक नहीं थी। तो जिनको परमिट देते हैं, हमारी रेस्पोन्सिबिलिटी रहनी चाहिये कि अच्छी बसेज़ प्लाई करें। भरतपुर रूट को देखा जाय तो पता चलेगा कि क्यों लिक्विडेट नहीं किया, सर्वाइव कर रहे हैं, यह तो मंत्री महोदय

(श्री श्रीभानसिंह)

जानते हैं। जिस खराब हालत में बस चलती हैं, उसमें उठ कर जायेंगे तो अपने कपड़ों की सुरक्षा रखनी पड़ेगी कि कहीं किसी पत्ती में उलझ कर कपड़ा न फट जाय, नेल से सर फट न जाय। ऐसी बसें चलती हैं, ऐसे बस ओनर्स को पर्मिट देते हैं तो क्या हमारी गवर्नमेंट की रेस्पोन्सिबिलिटी नहीं कि जनता की सुरक्षा के ख्याल से ऐसी बसें चलाये, कि जो बसेज़ में बैठें वे सुरक्षित रूप से अपने डेस्टिनेशन पर पहुँच जायं जिस स्थान पर जाना चाहें उस स्थान पर पहुँच जायं। जनता कम्प्लेन्ट करती है, उसी ट्रान्सपोर्ट बोर्ड को कम्प्लेन्ट करती है, जिस ट्रान्सपोर्ट बोर्ड ने उसको परमिट दिया है और जिसके इन्सपेक्टर ने फिटनेस सर्टिफिकेट दिया था। तो ऐसी हालत में क्या आज जनता अपने आपको उन बसेज़ में ट्रेवल करते हुए सुरक्षित समझ सकती है जैसा कि ओपोज़िशन के एक माननीय सदस्य कहते हैं करप्शन दाइ नेम इज़ ट्रान्सपोर्ट, मैं इससे काफी हद तक सहमत हूँ। एक माननीय सदस्य ने कहा कि एक कमेटी अपॉइन्ट की जाय तो बहुत से उदाहरण मिलेंगे बहुत से इन्फ्लूएन्शियल लोगों ने This mike does not work Sir...

श्री सभापति : You take another mike.

श्री श्रीभानसिंह : जो परमिट लेते हैं उनमें बहुत से ऐसे इन्फ्लूएन्शियल व्यक्ति हैं, मैं उन व्यक्तियों के नाम नहीं लेना चाहता पर लिस्ट देखी जाय तो पता चलेगा कि इन्फ्लुएन्स से परमिट लिये। दुकानें खोल रखी हैं जगह जगह डिस्ट्रिक्ट्स के अन्दर जहां परमिट लेते हैं, ले कर बेचते हैं और पैसा कमाते हैं। बसेज़ के रूट्स के साथ साथ उन ट्रक्स के परमिट्स मिलते हैं, रीज़न्स के पर्मिट ओब्टेन करते हैं और इसको एक रेग्युलर बिज़नेस बना रखा है। जिस डिपार्टमेंट में इनता करप्शन है और करप्शन के अलावा मुझे सदन में यह निवेदन करना पड़ेगा, खास तौर से मन्त्री महोदय से निवेदन करना पड़ेगा, कि इसमें कोम्युनल अप्रोच चलता है, इसमें कोम्युनलज्म फेवरेटिज्म और कास्टिज्म फैला हुआ है। कोम्युकिटी को फेवर किया जाता है। इस डिपार्टमेंट में इतना कोम्युनलिज्म आ गया है कि बसेज के परमिट देने में, रूट्स एप्रूव करने में, फिटनेस सर्टिफिकेट देने में कोम्युनलिज्म और कास्टिज्म का अप्रोच है। इसकी एन्क्वायरी करने के लिये कमेटी बैठाई जाय तो कितने ही इसके उदाहरण मिलेंगे। तो इस तरह इस डिपार्टमेंट में करप्शन, कोम्युनलिज्म, फेवरेटिज्म, कास्टिज्म और मोनिटरी एप्रोच इस तरह प्रवेश कर गये हैं कि इनका क्योर, सर्जिकल क्योर करने की बहुत ज़रूरत है। जो अगर हमने इसका ड्रास्टिक क्योर नहीं किया तो पब्लिक लाइफ के साथ खिलाड़ करते हैं। मैं उन आफिशियल्स को ब्लेम नहीं करता, वे अच्छे हो सकते हैं, उनके सेलेक्शन का उत्तरदायित्व मन्त्री महोदय पर है। किसी भी नोन ऑफिशियल बोडी को देखा जाय, मैं फिर याद दिलाना चाहता हूं रामजी काक, कोई भी ऐसी कमेटी नहीं जिसमें इनका कन्ट्रीब्यूशन नहीं हो, इनको नहीं रखा गया हो, फोरेस्ट, ट्रान्सपोर्ट, फूड, प्लान्टेशन, इन्डस्ट्रीज में फ्लाइंग क्लब में स्पोर्टस क्लब में, सभी जगह उनकी जरूरत पड़ती है, उनको ट्रान्सपोर्ट में भी प्रोवाइड किया गया। इस तरह के आदमी जिनको एक एक कमेटी

(श्री श्रीभानसिंह)

में यो रखा जाता है। कोई ऑप्शन नहीं दे सकते, कोई एक्सपीरियेन्स नहीं, एज्यूकेशन नहीं, पब्लिक लाइफ में भी नहीं कहे जा सकते कि जयपुर का प्रतिनिधित्व करने वाले एक व्यक्ति हैं तो एक रामजी काक और कोई नहीं। पब्लिक में खड़े हों तो उनको अपने वोट के अलावा एक भी वोट नहीं मिले, पब्लिक उनको कन्डेम कर दे, फिर भी वे ट्रान्सपोर्ट में रखे जाते हैं। फिर उनके पास टेलिफोन आते हैं, किस किस तरीके के आते हैं यह तो सब में नहीं बताना चाहता पर यह टेलिफोन आता है कि यह मेरा आदमी है Please Mr. Kak, oblige him, and Mr. Kak is there to oblige. Mr. Kak and some other members A, B, C, D...एड्वाइजरी कमेटी में जितने मेम्बर्स हैं उनको ऑब्लाइज करने को तैयार हैं, या तो इन्फ्लुएन्शियल आदमी की रिकमन्डेशन या किसी कमेटी में जाना है या सबसे बड़ी रिकमन्डेशन है कि यहां पैसे रख जाइये, आपको परमिट मिलेगा। तो इस डिपार्टमेंट को रीऑर्गनाइज़ करने की जरूरत है, जब तक इसे रीऑर्गेनाइज़ नहीं करेंगे और मन्त्री महोदय ड्रेस्टिक एक्शन नहीं लेंगे तो यह करप्शन बढ़ता ही जायगा। कुछ रेस्पोन्सिबल होना चाहिए डिपार्टमेंट की पब्लिक क्रिटिसिज्म के प्रति। जयपुर से किशनगढ़ तक बसेज़ जाती हैं पर किशनगढ़ से अजमेर तक वे ही बसेज नहीं जा सकतीं समझ में नहीं आता क्या आधार है जो किशनगढ़ तक जाती है और आगे किशनगढ़ से अजमेर नहीं जातीं, १४ मील आगे अजमेर नहीं जा सकती।

कोटा जाते हैं तो बीच में रुकना पड़ता है, दूसरे की बस सर्विस कोटा ले जाती है। इस असेंबली में इस बारे में कई प्रश्न उठे। कहा गया कि एक कोई बृजसुन्दर शर्मा थे उनके कहने से किया गया। हर एक कोमन सेंस वाला आदमी समझ सकता है कि किसी अरेंजमेंट है किसी आदमी को अपील नहीं करता, कोई इन्फ्लुएन्शियल आदमी हो उसको प्रोवाइड करना है। चलाने से हर चीज़ की बचत है। आप देखेंगे कि एक स्टेशन तक तो बस चली जा सकती है और उसके आगे नही जा सकती है। जैसे किशनगढ़ तक जा सकती है और उसके आगे अजमेर तक नही जा सकती। देवली से कोटा तक चली है। यह तो यह हुआ कि जिस आदमी का ज्यादा इन्फ्ल्यूएन्श था और उसने पर्मिट मांगा उसको पर्मिट दिया गया। इसलिये मैं यह कहूँगा कि कट थ्रोट कम्पीटीशन जब तक नहीं होगा तब तक कुछ नहीं हो सकता। अब सवाल यह रहता है कि पर्मिट सिस्टम को रखना चाहिये या नहीं। मैं यह कहूँगा कि इस पर्मिट सिस्टम को कतई हटा दिया जावे। इसके बजाय इस मोटर सर्विस को नेशनेलाइज़ किया जावे या इसका कट थ्रोट कम्पीटीशन होने दिया जावे। इसका नतीज़ा यह होगा कि लोगों को बहुत फ़ायदा होगा और मैं यह समझता हूँ कि इससे गवर्नमेंट को भी किसी प्रकार का नुकसान नहीं रहेगा इसका फायदा पब्लिक को होगा। जिस समय एक अनइकोनोमिक लेवल आ जावेगी तो यह कट थ्रोट कम्पीटीशन समाप्त हो जावेगा और अपने आप अनइकोनोमिक बसेज़ एलीमिनेट हो जावेगी। पर्मिट देकर हम काफी टंटे पैदा करते है। पर्मिट का मतलब यह है कि जहां तक हमारी जिस किसी को पर्मिट देने की इच्छा हो दें। इससे बेस्ट एन्ड एफ़िसियेन्ट सर्विस लोगों को नहीं मिलती

Page No.85

(श्री श्रीभानसिंह)

इसलिये इसके लिये फ्री एन्ड ओपन मारकेट होना चाहिये। कट थ्रोट कम्पीटीशन होना चाहिये जो बेस्ट सर्विस जनता को देगा उसको पब्लिक ज्यादा पसन्द करेगी और बेस्ट बस प्लाई करे और जनता को सुविधा देगा उसकी बसेज .. (समय समाप्ति सूचक घंटी)

श्री सभापति : You please finish your debate within 3 minutes.

श्री श्रीभानसिंह : Why Sir ?

श्री सभापति : Because 15 minutes are already over. According to rules there is a time limit of 15 minutes.

श्री श्रीभानसिंह : Which rule Sir?

श्री सभापति : Rule 149. I shall read it out for your information.

"No speech on a resolution, except with permission of the Speaker. shall exceed fifteen minutes in duration."

श्री श्रीभानसिंह : 'chairman may permit'. So do I take Sir that your permission is not given ?

श्री सभापति : I am giving you 3 minutes more.

श्री पी० के० चौधरी : There won't be a reply by the Hon'ble Minister today. So let him continue Sir.

श्री श्रीभानसिंह : तो सभापति महोदय, मैं यह कह रहा था कि जिस एम या जिस आइडिया या पर्पज़ से राजस्थान में यह पर्मिट सिस्टम सरकार ने लागू किया वह पर्पज़ फुलफिल नहीं हुआ है। तो जिस चीज़ को हम इन्ट्रोडयूस करते हैं और उससे अपना परपज़ सर्व नहीं होता है तो उसको हटा कर उसकी जगह कौनसी व्यवस्था की जावे। जब हम व्यवस्था का प्रश्न लेते हैं तो यह साफ नज़र आता है कि इसके लिये दो रेमिडी हैं।

(१) एक तो नेशनेलाइजेशन करने की और दूसरी है पर्मिट सिस्टम को एबोलिश करने की।

मैं तो यह भी कहूँगा कि जब हम किसी चीज़ की मोनोपोली किसी एक आदमी को नहीं देना चाहते तो फिर एक रूट की मोनोपोली पर्मिट द्वारा क्यों रखते हैं और सबसे बड़ा मेरा एतराज़ जो अब तक रहा है और मैंने कहा है उस एतराज़ के आरगुमेंट के सर्पोट मे उदाहरण देना चाहता हूँ दिल्ली और जयपुर रूट, जो इस बात को साबित करता है कि कितना भ्रष्टाचार डिपार्टमेंट में है। जिस डिपार्टमेंट का स्टेन्डर्ड ऐसा होता है Ceasar's wife must be above supicion. या यह है कि जिसका ओनेस्टी का रेपुटेशन नहीं है। एक आदमी ओनेस्ट नहीं है लेकिन उसका रेपुटेशन है ओनेस्टी को बनाये रखता है वही बात इसमें है। यह इन सब चीजों को एप्लाई करता है कि लोगों को उसकी ओनेस्टी में किसी प्रकार का डाउट न हो। तो मैं इस संबन्ध में एक प्रश्न माननीय मंत्री महोदय से पूछना चाहता हूं कि अब तक हम जयपुर दिल्ली रूट पर मोटर बसेज़ प्लाई क्यों नहीं कर सके ? क्या कारण था ? क्या यह एसेन्सियल रूट नहीं है ? इसमें सरकार को क्या ओब्स्टिकल्स है ? क्या लोग इस रूट पर बसेज़

(श्री श्रीभानसिंह)

प्लाई करने के लिए तैयार नहीं हैं? मगर प्रेक्टिकल यही हैं कि बारगेन के पैसे नहीं हैं। इस सम्बन्ध में एसेम्बली में बराबर कई बार प्रश्न आया था और सस्पीशियसली पूछा गया था कि पहले टेम्पोरेरी पर्मिट क्यों दिया गया और एक ही व्यक्ति को क्यों दिया गया। दूसरों को क्यों नहीं दिया गया। उसका नतीजा यह हुआ कि आज तक गवर्नमेंट ऐसी सरकमस्टेन्सेज क्रीएट होने से हाइएस्ट बिडर को पर्मिट नहीं देती है क्योंकि उनकी बेटर बारगेनिंग केपेसिटी नहीं है अगर उसका आधार अगर एसेन्सियलिटी था तो खुले आम पर्मिट दिया जाता। मगर जयपुर और दिल्ली का नहीं दिया। इसलिये मैं यह कहूंगा कि पर्मिट सिस्टम में काफ़ी डिफक्ट्स हैं और यह डिफेक्ट्स यहां तक पहुंच गये हैं कि उनका अब कोई क्योर नहीं हो सकता और जब हमें एक चीज़ को दुरूस्त करना है तो उसके लिये अगर उसका ड्रास्टिक ओपरेशन भी करना पड़े तो करना चाहिये। यदि किसी आदमी को भयंकर बीमारी से बचाना है जिसकी बीमारी इस हद तक पहुँच गई है कि उसको अच्छा होने की कोई आशा नहीं है और ड्रास्टिक ओपरेशन की उसको ज़रूरत है तो हमें करना चाहिये और ड्रास्टिक ओपरेशन से वह बच सकता है तो हमें किसी प्रकार उसको करने से नहीं हिचकिचाना चाहिये और वह तभी हो सकता है जब हम पर्मिट-सिस्टम को हटा दें। पर्मिट सिस्टम के हटने का नतीज़ा यही होगा कि कीन कम्पीटीशन होगा और किसी प्रकार की किसी की मोनोपोली नहीं रहेगी।

(समय समाप्ति सूचक घंटी)

अभी तो समय बाकी है।

श्री सभापति : यह तो अब रूल पर है।

आप २० मिनिट तक बोल चुके हैं।

श्री श्रीभानसिंह : लेकिन अभी समय बाकी है।

श्री सभापति : माननीय मंत्री इस संबन्ध में जवाब दे पावेंगे।

श्री श्रीभानसिंह : अभी मुझे और भी बोलना है।

श्री चन्दनमल बैद (सरदार शहर) : मुझे भी बोलना है।

आज समय हो चुका है। एक मिनिट बाकी है। आप कहें तो कल चालू रख दें।

श्री सभापति : अभी बोलें। अभी तो दो मिनिट बाकी हैं।

श्री श्रीभानसिंह : यह घड़ी तो लेट चलती है।

श्री सभापति : सभा की कार्यवाही ११ तारीख को ८ बजे प्रातः तक के लिए स्थगित की जाती है।

(तदन्तर सदन की कार्यवाही १२.५६ बजे, सोमवार दिनांक ११ मई, १९५९ को प्रात: ८ बजे तक के लिए स्थगित हुई)

संक्षिप्त-विवरण

(शुक्रवार, ८ मई, १९५९)

	स्तम्भ
तारांकित प्रश्नोत्तर	१०२७४
सोजत नगरपालिका के अध्यक्ष की शिकायत ।	
पाली में कृषि योग्य भूमि को आबादी भूमि में कनवर्ट किया जाना ।	
बांसवाड़ा समाज-कल्याण विभाग की मोटर मय लाउड स्पीकर के पुलिस को दिये जाने के सम्बन्ध में ।	
झालावाड़ ज़िला ग्राम जल सहायता बोर्ड में धन का गबन ।	
लक्ष्मनलाल वैद्य का वेतन ।	
सरकार पर भारत सरकार का कर्जा ।	
ज़िला बोर्ड, जयपुर द्वारा तहसील चाकसू के निर्माण कार्य में आर्थिक सहायता ।	
पूर्वी बंगाल के विस्थापितों का पुनर्वास ।	
धानकिया औषधालय का ताला तोड़ने के सम्बन्ध में ।	
अफीम बन्दी ।	
ग्राम खोखराव सान्डिया के जोड़ों का कब्जा ।	
भीलवाड़ा में गेहूं की ६० बोरियां पकड़ी जाने के सम्बन्ध में ।	
श्रम हितकारी केन्द्र पाली ।	
ग्राम पंचायत जसरासर द्वारा मुकदमों के फैसले ।	
तहसील मांडल के पटवारी ।	
एक ज़िले से दूसरे ज़िले में धान ले जाना ।	
बड़नगर और राजनूता ग्रामों में द्वितीय योजना के अन्तर्गत हास्पिटल व डिस्पेन्सरी खोलने के सम्बन्ध में ।	
राजस्व मंत्री द्वारा उनियारा हरिजन बस्ती के लिये समाज कल्याण बोर्ड द्वारा सहायता दिलवाया जाना ।	
कस्बा बाड़ी के जच्चाखाने का भवन ।	
लक्ष्मणगढ़ (सीकर) में हैल्थ सेन्टर ।	
गैर सरकारी संकल्प	१०३२५
श्री जगदीशप्रसाद माथुर, सदस्य विधान सभा, ने निम्निलिखित संकल्प प्रस्तुत किया :	

"इस सदन की सम्मति है कि यातायात विभाग में सुधार हेतु वर्तमान परमिट व्यवस्था समाप्त की जावे।"

इस पर किये गये वाद-विवाद में निम्नांकित सदस्यों ने भाग लिया :

(१) श्री दयाकृष्ण विजय

(२) श्री गिरधारीलाल

(३) श्री मुरलीधर व्यास

(४) रावराजा श्री सरदारसिंह

(५) श्री मोहरसिंह

(६) श्री सम्पतराज

(७) श्री पी० के० चौधरी

(८) श्री महेन्द्रसिंह पंवार

यातायात मन्त्री के उत्तरके पश्चात् उपरोक्त संकल्प सदन द्वारा अस्वीकार किया गया।

तत्पश्चात् श्री पी० के० चौधरी, सदस्य विधान सभा, ने अपना निम्न संकल्प प्रस्तुत किया :

"This House is of the opinion that a Committee consisting of the members of this House be appointed to examine the provisions of the Motor Vehicles Act and the Rules framed thereunder, and to suggest suitable modifications therein."

श्री श्रीमानसिंह का भाषण जारी था कि सदन की बैठक १० बजकर ५६ मिनिट पर सोमवार, दिनांक ११ मई, १९५९ को प्रातः ८.० बजे तक के लिये स्थगित की गई।

दिनांक ११ मई, १९५९ की कार्य सूची

(१) दी राजस्थान इन्डस्ट्रीयल ट्रिब्यूनल (कॉन्टीट्यूशन एण्ड प्रोसीडिंग्स) वेलिडेटिंग बिल, १९५९ (पुरःस्थापन)

(२) दी राजस्थान पंचायत (एमेण्डमैन्ट) बिल, १९५९ (खण्डशः विचार विमर्श एवं पारण)

(३) दी राजस्थान अरबन इम्प्रूवमेन्ट बिल, १९५९ (प्रवर-समिति द्वारा प्रतिवेदित विधेयक को विचारार्थ लिये जाने के प्रस्ताव पर वाद विवाद)

परिशिष्ट १

(कृपया तारांकित प्रश्न संख्या ११०६ का उत्तर देखिये)

क्रम संख्या	नाम कार्य व ग्राम	धनराशि जो दी गई	रकम कार्य में आई या नहीं	बोर्ड ने जो कार्यवाही की	विशेष विवरण
१.	कुंआ निर्माण नरोत्तमपुरा	५०० रु०	१०२ रु० का कार्य हुआ है	पूर्ण हिसाबात भेजने हेतु पत्र लिखा है।	
२.	कुंआ निर्माण ताज सा का धास	१००० रु०	१२२४ रु० ,,	निरीक्षण करना शेष है।	
३.	बांध निर्माण डोघला	५०० रु०	८२२ रु० ,,	,,	
४.	कुंआ मरम्मत महाराजपुरा	५०० रु०	२६० रु० का सामान दिनांक ५. ६. ५७ को मो के पर पड़ा था	,, ,,	
५.	कुंआ मरम्मत डोघला	२५० रु०	श्री गुलाबचन्द के पत्र दिनांक ११. २. ५८ के अनुसार कुछ कार्य हुआ है।	,, ,, ,,	
६.	कोठी मरम्मत हरिनारायणपुरा	२०० रु०	४६० रु० का कार्य दिनांक ५. ६. ५७ तक हुआ है।	,, ,,	

१	२	३	४	५	६
७.	तलाई मरम्मत माधोपुरा	१०० रु०	कार्य नहीं कराया है।	रकम वापिस मांगी है।	
८.	कोठी मरम्मत माधोपुरा बारां	१२५ रु०	,,	निरीक्षण करना शेष है।	
९.	औषधालय भवन रूपाहेड़ी के किवाड़ लगाने हेतु।	५०६ रु०	कार्य अधूरा है १६८ रु० का कार्य दिनांक २४. ११. ५७तक हुआ है।	,,	

परिशिष्ट २

(कृपया तारांकित प्रश्न संख्या १११७ का उत्तर देखिये)

क्रम संख्या पद	संख्या	मासिक	वेतन शृंखला	कार्य
१–श्रम हितकारी निरीक्षण	१	१५० रु०	१५८–१०–२२०–इ० बी–१०–२५०–१२–३२५	केन्द्र का मुख्य अधिकारी है और उसकी प्रत्येक कार्यवाही का संचालन करता है।
२–गेम सुपरवाइजर	१	६०	६०–४–८०–५–१००–इ०बी०–५–१३०	यह श्रम अधिकारी निरीक्षक के काम में सहायता देता है तथा पुरुष सदस्यों के हितार्थ केन्द्र की योजनाओं को देखता है।
३–प्रौढ़ शिक्षक	१	६०		प्रौढ़ श्रमिकों को शिक्षा देता है।
४–महिला सुपरवाइजर	१	६०	,,	महिला श्रमिकों तथा शिशुओं व बच्चों के कक्ष की कार्यवाहियों का संचालन करती है।
५–सिलाई तथा हस्तकला शिक्षक	१	४०	फिक्सड	सिलाई, बुनाई, कढ़ाई आदि की शिक्षा देती है।

१	२	३	४	५
		चतुर्थ श्रेणी कर्मचारी गण		
१–चपरासी	१ ४०	२५–१–४०		
२–चौकीदार	१ ४०	”		
३–महिला चपरासी	१ ४०	”		
४–पानी वाला	१ ४०	”		
५–स्वीपर	१ ४०	”		

नोटः—इसके अतिरिक्त नियमानुसार महंगाई भत्ता भी मिलता है।

१ नवभारत टाइम्स	हिन्दी	दैनिक
२ राष्ट्रदूत	,,	,
३ मिलाप	उर्दू	,,
४ हिन्दुस्तान टाइम्स	अंग्रेजी	,,
५ हिन्दुस्तान	हिन्दी	,,
६ नवयुग	,,	,,
७ भारतिय श्रमिक	,,	सप्ताहिक
८ धर्मयुग	,,	,,
९ हिन्दुस्तान	,,	मासिक
१० वानर	,,	,,
११ सरिता	,,	,,
१२ मनोरमा	,,	,,
१३ संयुक्त राजस्थान	,,	,,
१४ विकास	,,	,,
१५ श्रम जीवी	,,	,,
१६ नवनीत	,,	,,
१७ प्रौढ़ शिक्षा	,,	,,
१८ उषा स्यूइंग क्लब	,,	,,
१९ इन्डियन जनरल ऑफ एडल्ट एज्यूकेशन	अंग्रेजी	,, ,,
२० आरोग्य	हिन्दी	,,

१	२	३
२१ आपका स्वास्थ्य	हिन्दी	,,
२२ बालक	,,	,,
२३ योजना	,,	पाक्षिक

परिशिष्ट ३

(कृपया तारांकित प्रश्न संख्या ११२० का उत्तर देखिये)

क०सं०	नाम पटवारी	नाम स्थान तैनाती	दिनांक तैनाती हल्का में
१	२	३	४
१	श्री हजूर मोहम्मद	पटवारी मांडल	२४—११—५६
२	श्री रतनलाल	पटवारी माण्डल	२४—११—५६
३	श्री शफी महोम्मद	पटवारी बागोर	११—२—५८
४	श्री भंवरलाल	पटवारी मेजा	२४—११—५६
५	श्री कृष्णचन्द्र व्यास	पटवारी भादु	२४—११—५६
६	श्री मिश्रीलाल	पटवारी बावड़ी	२४—११—५६
७	श्री भंवरसिंह	पटवारी थोड़ास	१०—६—५७
८	श्री जयसिंह	पटवारी शिवपुर	२४—१—५८
९	श्री बद्रीलाल	पटवारी दांता	२६—६—५७
१०	श्री रामेश्वरदयाल	पटवारी सिड़ियास	२४—११—५६
११	श्री जगन्नाथ	पटवारी भगवानपुरा	६—८—५७
१२	श्री रामचन्द्र	पटवारी लोहारिया	२४—११—५६
१३	श्री रघुवीरसिंह	पटवारी घुवाला	२९—१०—५८
१४	श्री शंकरलाल जोशी	पटवारी डैलास	२४—११—५६
१५	श्री रामप्रताप	पटवारी बागोर	२८—११—५७
१६	श्री बहादुरसिंह	पटवारी लैस्वा	२४—११—५६
१७	श्री कल्याणसिंह	पटवारी लादुवास	२४—११—५६
१८	श्री इदमोहम्मद	पटवारी कबाराड़िया	२४—११—५६
१९	श्री सुन्दरलाल	पटवारी बैमाली	२४—११—५६
२०	श्री बंशीलाल	पटवारी भाकल्या	८—७—५७
२१	श्री कंवरलाल	पटवारी चाखेड़	२४—११—५६

१	२	३	४
२२	श्री सोहनलाल	पटवारी केरिया	२४—११—५६
२३	श्री कृष्णाचन्द्र	पटवारी जोरावर पुरा	२४—११—५६
२४	श्री रूपलाल	पटवारी हिसनिया	३१—१०—५६
२५	श्री रामचन्द्र टांक	बावलास	२२—१—५८
२६	श्री मदनलाल	पटवारी चानदरास	१—४—५८
२७	श्री उदयसिंह	पटवारी पीथास	२१—१—५६
२८	श्री नाथूसिंह	पटवारी घुवाला करेड़ा	२४—११—५६
२६	श्री मोहनलाल	पटवारी निम्बाहेड़ा	२४—११—५६
३०	श्री हजारीमल	पटवारी फाकोल्या	२४—११—५६
३१	श्री रामनाथसिंह	पटवारी सहनुदा	२४—११—५६
३२	श्री नाथुदान	पटवारी नारेलीड	२४—११—५६
३३	श्री हरिशंकर	पटवारी थाणा	११—३—५८
३४	श्री रामस्वरूप	पटवारी गौरखिया	जौलाइ ५७
३५	श्री गणेशलाल	पटवारी ज्ञानगढ़	२४—११—५६
३६	श्री मेघसिंह	पटवारी चिताम्बा	२४—११—५६
३७	श्री लक्ष्मीनारायण	पटवारी चिलैसर	१ —४ —५८
३८	श्री महबूबखां	पटवारी जामदला	२१—३ —५८
३९	श्री रामलाल	पटवारी उमरी	१ —४ —५८
४०	श्री मुकुन्ददान	पटवारी करेड़ा	११—१२—५८
४१	रिक्त	—	—

———।

शुद्धि-पत्र

(शुक्रवार दिनांक, ८ मई १९५९)

स्कम्भ संख्या	पंक्ति संख्या	अशुद्ध	शुद्ध
१	२	३	४
१०२७४	७ के पश्चात्		प्रश्न संख्या ११०१
१०२७४	१२	की शिकायता	की शिकायत
१०२७५	२	अनाधिकार	अनधिकार
१०२७९	१७	जमीन के	जमीन
१०२७९	अन्तिम	न की	न कि
१०२८४	३	(कृपया आगे देखिये)	(अनुपस्थित-कृपया आगे देखिये)
१०२८७	अन्तिम से २	सूचो	सूची
१०२८९	१२	नावाककि़र्यत	नावाकफि़यत
१०२८९	१३व२४	बदतियती	बदनीयती
१०२९१	१४	बदनियती	बदनीयती
१०२९४	अन्तिम से२	आर्थिक सहायत	आर्थिक सहायता
१०२९६	अन्तिम से२	amilies	families
,,	१७	ad been falled	had been felled
१०२९७	अन्तिम से६	to trained	to train
१०२९९	२५	immdiately	immediatly
१०३०१	३	yrade	trade
१०३०८	१२	ऑथेराइज	ऑथोराइज
१०३२४	४	श्र बद्रीप्रसाद गुप्ता	श्री बद्रीप्रसाद गुप्ता
१०३२५	७	Privat	Private
१०३२५	अन्तिम से ७	Shou	should
१०३२६	,, ,, ४	th question	the question
१०३३२	६	मदान	श्रमदान
१०३३३	अन्तिम से ७	८ दिसम्बर	८ दिसम्बर ५८ को
१०३४०	१३	एस० टी ओ	एस० टी० ए०
१०३४०	२४	थुका फजीती	थुक्काफजीती
१०३४४	९	उसको	उस
१०३५५	अन्तिम से ६	कुम्बापरस्थी	कुन्बापरस्ती
,,	,, ,, ४	परमीट	परमिट

(२)

१	२	३	४
१०३६१	अन्तिमसे ८	रूठ	रूट
१०३७०व	१	(श्री भैरोंसिंह)	(श्री मोहरसिंह)
१०३७२व			
१०३७४			
१०३७७	शीर्षक	गैर सरकारी संकल्प	गैर सरकारी संकल्प
१०३७८	१४	लाग	लागू
१०३८०	१	(श्री सम्पतराज)	(श्री पी० के० चौधरी)
१०३८१	२१	advantaged	advantages
१०३८१	२२	ane	and
१०३८१	अन्तिम से ९	coordingting	Co-ordinating
,,	अन्तिम से ८	tronsportment	transport and
,,	अन्तिम	Co-ordinat	Co-ordinate
१०३८२	१	(श्री सम्पतराज)	(श्री पी०के० चौधरी)
१०३८३	अन्तिम से८	कंट्रोल्ट	कंट्रोल्ड
१०३८४	१	(श्री सम्पराज)	(श्री पी० के० चौधरी)
१०३८४	२२	रेसनल	रेशनल
१०३८५	४	फेक्ट की मंजूर	फेक्ट को मंजूर
१०३८६	१	(श्री सम्पतराज)	(श्री पी० के० चौधरी)
१०३८९	२	वह यइ	वह यह
१०३८९	२३	आपस मैं	आपस में
१०३८९	अन्तिम से९	उद्मोग	उद्योग
१०३९२	२	समाजवाद को	समाजवाद तो
१०३९९	१४	श्री नाथूराम र्धि	(विलोपित कीजिये)
१०४०४	१६	माननीय	माननीय
१०४१०	अन्तिमसे ३	interpratation	interpretation
१०४१५	२०	there underand	thereunder and
१०४१७	९	करटेलस	करटेल्स
१०४१८	अन्तिम से४	लूपोल्स	लूप होल्स
१०४१९	,, ,, ५	namsly	namely
१०४२०	३	officeteal	effiected
१०४२०	३	conuence	Convenience
१०४२०	५	Passengaer	Passenger
१०४२०	२१	ब्रेक जर्नी	ब्रेक जर्नी
१०४२०	अन्तिम	कस	किस
१०४२१	४	सप्लाई	एप्लाई

१	२	३	४
१०४२१	१८	ascertatined	ascertained
१०४२३	५	करप्शनन हीं	करप्शन नहीं
१०४२६	७	maxiinum of minimum	maximum or minimum
१०४२६	१३	एडवान्स	एडवान्सड
१०४२६	१६	एन्जिन से ड्रिवन के	एन्जिन ड्रिवन के
१०४२६	२४	minuts	minutes
१०४३१	१	एन्जिस्टिंग्र	एग्ज़िस्टिंग
१०४३३	अन्तिम से१०	मैन	मेन
१०४३७	२२	खराल	खराब
१०४३६	६व१०	कोम्युनलज्ल	कोम्युनलिज्म
१०४३६	११	कोन्युकिटी	कोम्युनिटी
१०४३६	१४व१५	कोन्युनलिज्म	कोम्युनलिज्म
१०४४३	२३	ceasar's	caesar's
,,	२३	Supicion	suspicion